

Hitler am Südpol ?

ERNST ZÜNDEL

DEUTSCHE GEHEIMWAFFEN UND WUNDERWAFFEN DES II. WELTKRIEGES ALS WANDSCHMUCK

Wir bringen diesen englisch-amerikanischen Bestseller, bisher nur in Buchform erhältlich, jetzt zum erstenmal als Wandschmuck für das Herren- oder Kinderzimmer in den Umsatz, vergrößert auf DIN A4 Format gedruckt, hiermit auf den deutschen Markt. Die Illustrationen sind naturgetreu von einem englischen Kriegsmaler, auf deutschen Photos und Ingenieurszeichnungen basierend, in Tusche gezeichnet. Ein künstlerisches Meisterwerk, auf gutem Papier gedruckt. 49 verschiedene Waffen.

Alles was das Heer, die Marine und die Luftwaffe im III. Reich an Wunderwaffen produzierte ist hier von unseren ehemaligen Gegnern gewürdigt. Es ist ein Loblied auf deutschen Erfindergeist, wie wir Deutsche es nicht mehr gewöhnt sind.

Diese Bildsammlung ist ein ideales Geburtstags-, Konfirmations-, Hochzeits- oder Weihnachtsgeschenk. Kein deutsches Haus sollte diese Sammlung entbehren. Dieses Geschenk garantiert Freude und Dankbarkeit vom Empfänger und Stolz und Hochachtung für den Gebenden.

DM 5.00 pro Bild. Bei einer Bestellung im Wert von über DM 100.00 in Bildern, erhalten Sie das Buch (Wert DM 15.00), welches den gleichen Titel hat, als Geschenk von uns.

Für Luftpostgebühren und Verpackung, bitte DM 5.00 hinzufügen. SAMISDAT VERLAG
206 Carlton St.
Toronto, Ont. Kanada M5A 2L1

NEUAUSGABE AUS KANADA

BESTELLSCHEIN

einfach abhaken — Stück 5.00 DM

Stück zahl	Bild Titel	Bildnummer
☐	"Thor" Überschwere Belagerungshaubitze	5 ☐
☐	"Muli" Mobiler Granatwerfer	6 ☐
☐	Mobiler Raketenwerfer	7 ☐
☐	B-IV Ferngelenkter Zerstörerpanzer	8 ☐
☐	Pnazer mit Raketenantrieb	9 ☐
☐	"Maus" Superpanzer	11 ☐
☐	Schwimmpanzer	12 ☐
☐	Halbkewttenfahrzeug (Motorrad)	13 ☐
☐	Windkanone	14 ☐
☐	Schallkanone	15 ☐
☐	Fleissiges Lieschen	17 ☐
☐	Sonnen-Lichtkanone	18 ☐
☐	Hurrikankanone	19 ☐
☐	Fliegender Mensch (Einpersonenfluggerät)	20 ☐
☐	Flammenwerfer	21 ☐
☐	"Goliath" LiliputPanzer	23 ☐
☐	Krummlaufgewehr	24 ☐
☐	UHU—Infrarotgewehr	25 ☐
☐	Sturm-Tiger (38 cm)	27 ☐
☐	Räumer — Riesen Minenräumer	28 ☐
☐	Panzerschreck (Ofenrohr)	29 ☐
☐	Messerschmitt ME 163	30 ☐
☐	Messerschmitt ME 262	31 ☐
☐	Salamander Heinkel HE 162	33 ☐
☐	Segeljäger Blohm & Voss Br. 40	34 ☐
☐	Schräge Musik (Geschützarmierung)	35 ☐
☐	Mistel (Huckepack Flugzeug)	36 ☐
☐	A-9/A-10 Amerikarakete	37 ☐
☐	Natter — Raketenflugzeug	39 ☐
☐	Rundflügelkäfer (Senkrechtstarter)	40 ☐
☐	R4M-Flugzeugabwehrrakete	41 ☐
☐	X4-Zielsuchrakete	42 ☐
☐	Schmetterling (Anti-Flugzeugrakete)	43 ☐
☐	Radar Nachtjäger	45 ☐
☐	Förstersonde — Flugzeug Anti-Panzerrakete	46 ☐
☐	Gleitbombe	47 ☐
☐	Fliegende Flugzeugträger	49 ☐
☐	Druckluftbombe	50 ☐
☐	Fliegende Scheibe (Flugkreisel)	51 ☐
☐	Schnorchel	53 ☐
☐	Bachstelze (U-Boot Rotordrachen)	54 ☐
☐	"Ursula" (Unterwasserrakete)	55 ☐
☐	Einmanntorpedo	57 ☐
☐	Luftmine	58 ☐
☐	U-Boot Attrape (Dackel)	59 ☐
☐	Wasseresel	60 ☐
☐	Zielsuch-Torpedo	61 ☐
☐	Elektro U-Boot	63 ☐
☐	"Linse" Explosiv Boot	64 ☐

ALLIIERTE KRIEGS-VER-BRECHEN
UND VERBRECHEN GEGEN DIE MENSCHLICHKEIT



VORWORT VON HANS ULRICH RUDEL, Oberst a.D.

Umfang 320 Seiten, DM 30.00.

ALLIIERTE KRIEGSVERBRECHEN UND VERBRECHEN GEGEN DIE MENSCHLICHKEIT

Vorwort von Oberst a.D. Hans Ulrich Rudel. Eine schaurige Dokumentation zum Mord an deutschen Zivilisten und Soldaten während und nach dem Zweiten Weltkrieg. Aufgezeichnet von deutschen Juristen in einem alliierten Gefangenenlager, es sollte als Entlastungszeugnis für die Verteidigung und als Angriff auf die alliierten Lügner und Folterer benützt werden. Mit dem Tode Görings brach der deutsche Versuch die Henker von Nürnberg als Heuchler ur auch als Kriegsverbrecher anzuprangen zusammen. Dieses Buch war die Waffe au die sich der deutsche Verteidigung Anklage-Angriff stützen sollte.

Erschütternd aber einmalig. Unseren tote Helden und den Opfern von Nürnberg g widmet. Der deutschen Nachkrieg generation als Lektüre unbedingt zu em fehlen.

320 Seiten, Luftpostausgabe, 82 Photos u Zeichnungen, sowie 32 Dokumente w alliierte Mord-und Austreibungsbefehle i Original, in englisch, französisc tschechisch und russisch. Landkarte sowie anti-deutsche Propaganda in d Auslandspresse!

DM 30.00 und DM 5.00 Luftpostgebüh am Besten in Scheinen per Einschreib



ERNST ZÜNDEL

SAMISDAT PUBLISHERS LTD.
Toronto, Canada

Printed in Canada

Alle Rechte, besonders der Vertonung und Verfilmung bleiben beim Verlag.

Copyright Samisdat Verlag
206 Carlton Street, Toronto, Ontario Kanada M5A 2L1

Alles nur Menschenmögliche wurde vom Verleger unternommen,um die Rechte von Personen, Firmen und Organisationen anzuführen und zu schützen. Durch Kriegseinwirkungen und Zeitabstände war das nicht immer möglich. Wir bitten daher um Ihr Verständnis falls nicht alle berücksichtigt oder angeführt sind.

Der Verleger

VORWORT

Es ist typisch für unsere Zeit, daß um Gehör zu finden, zu ziemlich ausgefallenen Mitteln gegriffen werden muß. Man sollte eigentlich annehmen, daß in unserem Zeitalter der blitzschnellen, drahtlosen Nachrichtenübermittlung, durch Funk, Radio, Fernsehen, Fernschreiber und Telefon, nicht zuviele Dinge, für zu lange geheimgehalten oder gar unterdrückt werden kann.

Es weiß heute beinahe jeder von jedem alles. Argentinier wissen was in Deutschland passiert, Australier wissen was in Amerika passiert und wir Weißen in Amerika, Kanada und Europa wissen binnen wenigen Stunden, wenn irgend einem Negerterroristen in einem Gefängnis in Afrika etwas zustößt. Also, so sollte man glauben, sei es die universale Berichterstattung, die die Welt zur "global village" (weltweiten Ortschaft) hat werden lassen. Es ist doch ein wunderbares Instrument diese "freie Presse", zum Anheben des Allgemeinwissens aller Völker! So auf jeden Fall sieht es der liberale Träumer, der kritiklose Idealist im Westen. Die unter dem roten Meinungsterror versklavt lebenden Menschen wissen es auch, aber als nicht so idylisch und diese Menschen wissen, daß dem Nachrichtenübermittler, also im kommunistischen Staat, dem Staat selbst, die Kontrolle über alle Informationen die der Nachrichtenempfänger erhält, unterliegen. Er ist daher skeptisch, und entwickelt ein äußerst wachsames Auge,um unterscheiden zu lernen zwischen Lügen, Halbwahrheiten, Tatasachen und zweckbedienter Propaganda. Für den Leser im kommunistischen Machtbereich gilt das Lesen zwischen den Zeilen, oftmals als wichtiger, als das Lesen der geschriebenen Zeilen selbst.

In der "freien Welt", wo es doch die Spatzen von den Dächern pfeifen und Politiker aller ideologischen Schattierungen es immer und immer wieder lauthals erschallen lassen, besteht Meinungsfreiheit. Zensur gibt es nicht und jeder darf seine Meinung frei äußern.

Das klingt so schön und sieht so prima aus auf dem Papier, daß es heute so ziemlich jeder Staat aufgenommen hat in seine Grundgesetze und Konstitutionen. Das Recht auf freie Meinungsäußerung ist dem Chinesen in Rot-China

genau so verbrieft und laut seines Grundgesetzes offiziell erlaubt, wie dem Sowjetrussen und dem Palästinenser in Israel, den Deutschen in der "DDR" oder dem so deutschen und so demokratischen Bürger des Rechtsstaates diesseits der Minenfelder und des Todesstreifens.

Dieses heilige Recht ist sogar International in der Charta der Vereinigten Nationen verankert and somit weltweit akzeptiert, auf dem Papier versteht sich!

Wenn Sie Glück haben, können Sie wohl Ihre Meinung frei äußern, aber was nützt das Ihnen oder Ihren Ideen wenn (a) niemand zugegen ist wenn Sie sich äußern oder (b) wenn er Ihnen zuhört sie aber aus sprachlichen oder inhaltbedingten Gründen nicht versteht, weil ihm der dazu nötige geschichtliche, wissenschaftliche oder schulische Hintergrund fehlt?

Oder was passiert wenn der Ihnen zuhörende Mensch, Sie versteht, alles erfaßt, aber in seiner eigenen Auffassung Ihnen diametral entgegengesetzter Meinung ist? Wenn das passiert und dieser Fall eintritt, gibt es nur drei Möglichkeiten: (1) Er hört Ihnen zu, und sagt kurz und bündig, "so ein Quatsch" und das ist so ziemlich der Endstandpunkt und die totale Reichweite Ihres Meinungsäußerungsprivilegs. (2) Er kann Ihnen Schwierigkeiten bereiten wegen Ihrer Äußerungen, in dem er Sie bei anderen verleumdet, anschwärzt, verrät oder gar gerichtlich belangt wegen Beleidigung, Aufwiegelung, Volksverhetzung oder gar Geheimbündelei, je nach Inhalt der Äußerung. Also kann Ihre frei geäußerte Meinung im zweiten Fall, ganz schön gefährlich sein! Deshalb ist Mundhal'en, so oft heute als beinahe "erste Bürgerpflicht" in Ost und West, gleich populär. (3) Sollten Sie aber wider erwarten einen guten und intelligenten Zuhörer gefunden haben, der Ihre geäußerte Meinung als das nimmt was sie nun mal ist, etwas persönlich Erlebtes, oder persönlich Erlerntes, dann sind die Weichen gestellt und die Möglichkeit gegeben, daß sich die so frei geäußerte Meinung, immer weiter ausbreitet, immer von neuem angefochten, abgeändert, endlich doch eine größere Zuhörerschaft findet und somit ein integraler Bestandteil des Allgemeinwissens wird. Sehr schön! So war es mal und so könnte es auch sein, wenn wir schon alle im Paradies der liberalen Träumer angekommen wären.

In der heutigen Zeit aber ist es in der rauhen Wirklichkeit so, daß gewisse Intellektuelle, gewisser ideologischer Ausrichtungen, den weitaus größten Teil der Massenmedien infiltriert haben und somit im Stande sind, alles zu sortieren, redigieren, kondensieren, filtrieren und damit die Medien und deren Produkte, die Informationen, sehr stark beeinflussen, ***das heißt in Wahrheit manipulieren.***

Presseagenturen deren Berichte gleichzeitig fernschriftlich in alle Welt hinausgehen, operieren so, Telegraphenagenturen arbeiten genau so, und so werden Nachrichten entweder wahrheitsgetreu oder verdreht, entweder gesendet, gedruckt o. auch nicht. Herrscht eine einzige Ideologie oder ist sie dominant im Augenblick, so werden eben zum Beispiel im heutigen Deutschland hauptsächlich nur gute Sachen über Juden gebracht und nur schlechte Dinge und grausame Geschichten über die bösen Nazis berichtet, genau so wenig wie Dr. Goebbels allzuviele Gutes über Juden zu berichten hatte.

Dazu kommt natürlich im Western sowie im Osten zur alles beherrschenden Ideologie noch das rassische Element und auch noch die religiöse Ausrichtung, oder gar die wirtschaftliche Ansicht des Nachrichtenübermittlers vom Reporter bis zum Zeitungsbesitzer, oder in Nordamerika dem Besitzer des Radio- oder Fernsehnetworks, und man kann leicht daraus ersehen, daß es eine freie Meinungsäußerung vielleicht hier und da mal gibt, daß es aber eine freie Meinungsverbreitung, zugänglich für alle, zensiert von niemanden, heute nirgendwo gibt und auch in Zukunft wohl kaum geben wird.

Wir unterliegen alle, in Ost und West, mehr oder weniger offen oder aber versteckt und verkappt, der Zensur, manchmal der Zensur einzelner, manchmal der Zensur von Interessengruppen, Wirtschaftsblöcken, Parteien, Ideologien oder Staaten.

Um diese bestehende Zensur, im Falle von Deutschlands antarktischen Ansprüchen zu durchbrechen, wurde dieses Buch teils neu geschrieben und wieder neu verlegt.

Warum gerade ein Buch in deutscher Sprache, im fernen Kanada, über deutsche territoriale Ansprüche in der

noch ferneren Antarktik verlegt werden mußte, ist auch ein Zeichen der Zeit.

Der Dornröschenschlaf, der über breiteste Volks- und Führungsschichten in den drei deutschen Teilstaaten seit 1945 ausgebrochen zu sein scheint, ist dafür verantwortlich. Der vom Wirtschaftswunder übersättigte und denkfaul gewordene Bundesbürger ist Schuld daran auf der einen Seite, und der DDR-Funktionär der noch päpstlicher sein will als der Kremlpapst, seinen roten Souffleuren in Moskau gegenüber, ist genau so daran schuldig. Der Proporzkompromißler in Österreich neigt auch nicht gerade dazu, seinen Blick über die Alpenberge hinausschweifen zu lassen in entfernte Kontinente, selbst wenn vielleicht dort die Überlebensfrage des eigenen Volkes entschieden werden sollte.

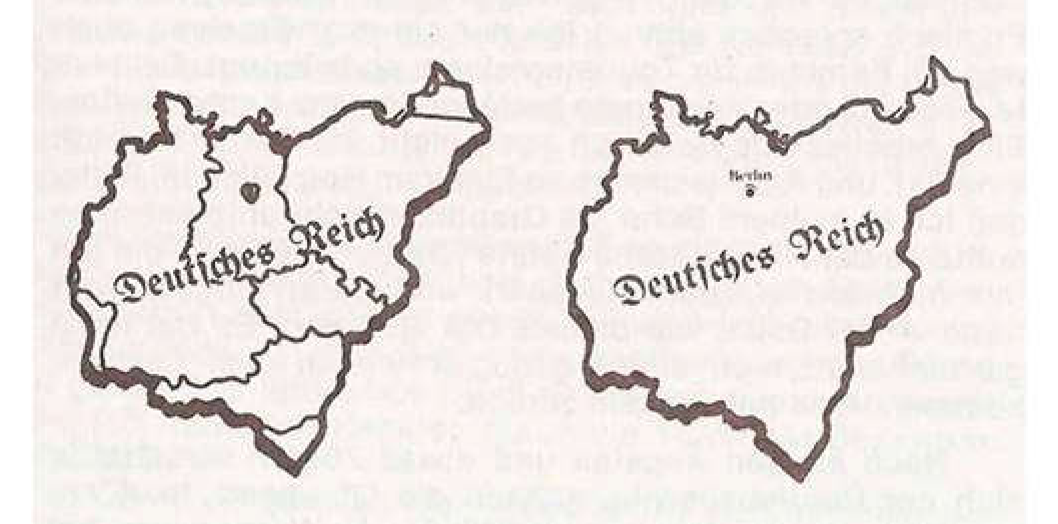
Diese Weltabgewandtheit der drei deutschen Teilstaaten ist die wahre große Tragödie der Nachkriegszeit, und ist leider allzu charakteristisch für die letzten dreißig Jahre.

Dieses Buch soll nun den Schleier und Dunst des Schweigens heben, und die unsichtbare Zensur durchbrechen, die vielleicht schon in einer Generation das Leben der Deutschen aus Rohmaterialmangel und Expansionsnot heraus, erdrosseln könnte.

Mit diesem Buch meldet eine neue Generation Anspruch an, auf ein Riesengebiet antarktischen Territoriums, das die Deutschen unter Entbehrungen, verbunden mit vielen Gefahren und für viel Geld erforschten und kartografisch bis in alle Details hinein genau erfaßten. Gerade weil jetzt das große internationale Palaver ausgebrochen ist, wie die Antarktik aufgeteilt werden soll, wem was gehört, wer auf welche Landstriche, weshalb und warum Anspruch hat, ist es jetzt allerhöchste Zeit, daß wir Deutsche, und zwar alle drei Teilstaaten schnellstens unser Mitspracherecht dort drunten im letzten unbewohnten Kontinent sofort wieder anmelden. Der Zensur der Alliierten ist es beinahe gelungen, den Deutschen die Tatsache der deutschen Ansprüche zu unterschlagen. Durch juristische, legalistische, diplomatische und propagandistische Tricks will man Deutschland um seine ehrlich erworbenen Rechte in der Antarktik betrügen.

Ähnlich wie im Falle des zaristischen Russlands, gegenüber einem geschwächten China verfahren wurde, so will man seit 1945 mit den deutschen Interressen verfahren. Daß sich nach dem totalen Zusammenbruch die von den Alliierten eingesetzten Statthalter, deutscher Staatsangehörigkeit, erstmals mit dem Wiederaufbau befaßten,ist verständlich. Daß damals mit Rücksichtnahme auf Umstände und auch auf das den Krieg Überlebende noch zur Verfügung stehende Menschen- und Führungsmaterial keine große Weltpolitik gemacht werden konnte, ist auch verständlich. Heute aber sind die deutschen Teilstaaten dank der Tüchtigkeit und Arbeitsfreude ihrer Bewohner wieder erstarkt, und haben somit ein Recht, daß ihre wirtschaftlichen und politischen Interressen wieder weltweit wahrgenommen werden von den jeweiligen Regierungern in Bonn, Pankow und Wien! Genauso wie das heutige wiedererstarkte China seine Interressen überall auf der Welt aktiv durch Missionen, Delegationen, Besuche, Berater, Handelsverträge und militärische Aktivitäten anmeldet und unterstreicht, so müssen auch die Deutschen wieder lernen, aufrecht zu gehen mit erhobenem Haupt, als gleichberechtigt unter den Völkern.

DEUTSCHLAND WIRD AUFERSTEHEN!
An die Arbeit.



Fasst Mut Brüder, wir sind nicht die Nachzügler der Geschichte sondern die Vorbereiter eines neuen Zeitalters.

Wie es zu diesem Buch kam . . .

Ich bin Deutscher, Jahrgang 39. Aufgewachsen in einem kleinen deutschen Dorf und bin mit noch nicht mal 19 Jahren nach Kanada ausgewandert.

Bis zu meiner Auswanderung lebte ich damals wie die meisten Deutschen, egal welchen Alters, immer an Rande des Hungers. Mein Hauptinteresse galt dem Überleben, dem Vorwärtskommen und nach vollendeter Lehre, dem selbst Erleben!

Es war die Zeit der großen Inserate in deutschen Zeitungen und Illustrierten für "Einwanderer gesucht", nach Kanada, Amerika, Australien, Argentinien und Süd-Afrika. Nach durchlesen, der farbigen Broschüren die eine Welt vorgaukelten von unendlichen Weiten, wilden Bergen, schillernden Seen, von Abenteuern mit Indianern, Bären, Wölfen und Kanufahrten und Lagerfeuern à la Karl May, war der Entschluß recht schnell gefaßt, auszuwandern. Das Fernweh trieb, und der Jugend ewiger Traum, die Welt zu erobern, tat den Rest.

So fand ich mich mit weitoffenen Augen, fröstelnd und hungrig eines Morgens um Vier Uhr, 5 000 Kilometer von zu Hause entfernt, einsam, etwas verängstigt, und mutterseelenallein vor dem Hauptbahnhof in Toronto, Kanada. Englisch sprechen konnte ich nur ein paar Brocken, eben was ein Fernkurs für Touristen einem so beibringt. Bekannte, Freunde oder Verwandte hatte ich in ganz Kanada keine. Eine Arbeitsstelle hatte ich auch nicht, im Koffer trug ich eine Axt, und Arbeitsklamotten für einen Holzfäller, im Falle, daß ich in meinem Beruf als Graphiker nicht unterkommen sollte. In der Hosentasche hütete ich meine $200,00 die ich mir mühsam zusammengespart und dann eingetauscht hatte — der Dollar war damals DM 4,36 wert. Es war mein ganzer Schatz, nicht einmal genug um wieder nach Hause zu kommen. Also gab es kein zurück.

Nach einigen Ängsten und etwas Zögern verschaffte sich der Überlebenswille schnell die Oberhand. In Kürze fand ich mir ein Zimmer mit "fließend" Wasser, das bei jedem Regen von mehreren Stellen an der Decke, in alte Eimer, Büchsen und Schüssel floß! Aber die Hauswirtin war charmant und sprach vor allen Dingen "deutsch", wenn

auch einen etwas eigenartigen Dialekt,den ich nirgendwo in meinen mir bekannten deutschen Gegenden unterbringen konnte. Etwas später lernte ich dann kennen, daß was ich da mit meiner Landwirtin kauderwelschte nichts anderes als "Yiddish" war. Somit sah und erlebte ich meine ersten Juden.

Ich fand bald Arbeit, Gott sei Dank, im Beruf. Die gründliche deutsche Lehre, verhalf mir bald zu einem guten "Job" und "Englischlernen" bereitete kaum Schwierigkeiten. Mit dem Verstehen der neuen Sprache, erschloß sich mir eine ganz neue Welt. In Fortbildungskursen und Abendschulen traf ich junge Menschen anderer Rassen und Völker, in einer Englischklasse waren wir sage und schreibe 32 Teilnehmer aus 21 Nationen.

Der Kontakt mit Gleichaltrigen beiden Geschlechts, brachte mich in Berührung mit einer bildhübschen Französin und das größte Abenteuer auf dieser Erde, die Ehe, stand bevor.

Verständigung fand in englisch statt, bald aber in französisch,und für mich erschlossen sich immer weitere Horizonte und tiefere Einblicke in das Seelenleben und die Gedankenwelt meiner neuen Heimat.

Ich war erst erstaunt, dann fassunglos und zuletzt entsetzt, von dem was ich da entdeckte. Die Kanadier und die Amerikaner deren Radio- und Fernsehprogramme man ohne weiteres in Toronto empfangen konnte, lebten in einer völlig anderen Geisteswelt als wir Deutsche. Heute nennt man, was ich damals erlitt, "Kulturschock".

Ich wollte es nicht glauben, daß es möglich war, daß erwachsene und allem Anschein nach intelligente Menschen so politisch naiv und so geschichtlich falsch unterrichtet sein konnten. Ich entschloß mich, der Sache auf den Grund zu gehen. Ein intensives Studium begann nun meinerseits, und ich fraß mich förmlich durch die Torontoer Bibliothek hindurch.

Beruflich ging es gut vorwärts. In der Zwischenzeit hatte sich auch ein Stammhalter eingestellt und voller Selbstbewußtsein wurde der Entschluß gefaßt,mich mit gerade 21 Jahren selbstständig zu machen und meine eigene Firma zu gründen.

Die englische Sprache hatte ich bis dahin gemeistert und daher lockte es mich nach Montreal, der größten, französisch sprechenden Stadt außerhalb Frankreichs. Kurzerhand zogen wir mit Sack und Pack nach Montreal, in die Provinz Quebec, und ich begann mein Sprachstudium von Neuem, und arbeitete dort selbstständig in meinem Beruf.

Wieder kam der große Schock diesmal beim Erlernen der französischen Sprache. Hier war die Abgeschiedenheit von der mir bekannten deutschen Gedankenwelt und Realität der Nachkriegszeit noch frappierender und die Kluft noch weiter.

Durch meinen Beruf verdiente ich sehr gut Geld und war im Stande, oft monatelang per Auto auf Studienreisen zu gehen, über ganz Kanada und Amerika. Ich lernte die großen Denker, Historiker, Politiker und Kirchenführer oft persönlich in Interviews und privat kennen. Meine theoretischen Geschichtsstudien, besonders über die Zeit nach der Jahrhundertwende in Europa und Amerika, wurden fundiert durch mehrere Jahre Studium der politischen Wissenschaften an der Universität in Montreal.

Gleichlaufend mit diesem ausgefüllten Programm, schrieb ich Artikel für kanadische, deutsche, und amerikanische Zeitschriften. Bald brauchte meine Büchersammlung einen eigenen Raum und meine Akten benötigten ganze Reihen von Ordnern.

Eine "Hitler Akte" war auch dabei, und was mich am Anfang immer wieder irritierte und später faszinierte war die in der Auslandspresse oft diskutierte Möglichkeit eines Überlebens Adolf Hitlers! Ich war wie die meisten Deutschen der Nachkriegszeit, aufgewachsen im festen Bewußtsein, daß der "blutige Diktator und Tyrann am 30. April 1945 in Berlin sein wohlverdientes Ende gefunden hatte." Ich hatte in meinen ganzen Jahren nie einen Deutschen, egal welchen Alters getroffen, der nicht das Gleiche geglaubt hatte. Alle waren von Hitlers Selbstmord absolut überzeugt, genau so absolut überzeugt fand ich dagegen Engländer, Franzosen, Kanadier, Amerikaner und ganz besonders Juden, von einem Entkommen Hitlers aus Berlin. Kein Monat verging, daß ich nicht irgendwo im Radio hörte, im Fernsehen sah, oder in den Zeitungen oder Illu-

strierten las, daß Hitler, Bormann, Mengele oder wie Sie auch alle hießen, sich bester Gesundheit erfreuten und in Saus und Braus in versteckten Haciendas oder Estancias in Südamerika lebten.

Nazijäger Wiesenthal sorgte immer wieder für Schlagzeilen und war und ist noch immer oft gesehener Gast im amerikanischen und kanadischen Fernsehen. Er schien über gute Quellen zu verfügen, die des öfteren zur Verhaftung, Deportierung, Entführung oder aber Assassination von ehemaligen SS-, Gestapo- oder Wehrmachtsangehörigen führten.

Durch Berichte von — und Korrespondenz mit — Deutschen in Südamerika verdichtete sich nun mein Verdacht, daß eventuell doch etwas Wahres an den Wilden "Storys" der Amerikaner und jüdischen Nazijäger sein könnte.

Ein Teil meiner Nachforschungen resultierte in folgenden Dokumenten, die ich dem deutschen Leser und Skeptiker nur deshalb unterbreite, weil mich diese Artikel und Berichte zum ersten Male mit der historischen Tatsache der "Deutschen Antarktik Expedition" in Berührung brachten, von der ich weder in der Schule oder sonst irgendwo in Deutschland etwas erfahren hatte. Nun begannen sich doch Fragen aufzuwerfen, die nach Antworten suchten. Um Platz zu sparen, will ich von einer wortwörtlichen Übersetzung absehen, sondern nur den Inhalt sinngemäß übersetzen, mit besonderem Hinweis auf die Quelle und das Datum der zitierten Nachricht.

Time Magazine (Amerikas Spiegel), brachte am 7. Mai 1945 auf Seite 70, unter der Überschrift "Hitler Story" (Hitler Geschichte) eine Nachricht des in Amerika während des Krieges oft angeführten und abgedruckten "Free German Press Service" aus Stockholm oder "Freier Deutscher Presse Dienst", dem Leute wie Wehner und Brandt angeblich nahestanden. Der Bericht lautet: "Der Hitler", der in Berlin war, war überhaupt nicht Hitler, sondern ein Lebensmittelhändler aus Plauen mit dem Namen August Wilhelm Bartholdy, dessen Gesicht sein Unglück war, weil er genau so aussah wie Hitler. Bartholdy wurde für seine Rolle gut und gründlich geschult und dann nach Berlin beordert um dort heroisch auf den Barrikaden umzukommen

Hitler Story

Along with the authentic news from the perishing Third Reich came a rash of rumors and "reports." The dizziest to reach print was whelped by the unreliable "Free German Press Service," operated in Stockholm by Germans who call themselves "*émigrés.*" F.G.P.S.'s latest gasp:

The "Hitler" who was in Berlin was not Hitler at all. It was a Plauen grocer named August Wilhelm Bartholdy, whose face was his misfortune: he looked like the Führer. Grocer Bartholdy, said F.G.P.S., had been carefully coached and combed, then sent to Berlin "to die on the barricades. . . . He will act as Hitler's trump card, creating a hero legend around the Führer's death, while Hitler himself goes underground." To fasten the hoax on posterity, *Reichsbildberichterstatter* (Photographic Reporter for the Reich) Heinrich Hoffmann would "be on hand to film Hitler's last moment on the battlefield."†

* Whose 82nd birthday was celebrated this week at a San Simeon party attended by sons and satellites (Louella Parsons, etc.).

† When Hoffmann was taking the real Hitler's picture in front of the Eiffel Tower in 1940, the Führer reportedly cracked: "Take this one, Hoffmann; then the next one in Buckingham Palace and the next in front of the skyscrapers."

70 TIME, MAY 7, 1945

. . . Er war Hitlers Trumpfkarte, mit der er eine Heldenlegende um sich selbst und seinen Tod in den Ruinen weben konnte, während er, der echte Hitler, im Untergrund entkommen und weitermachen würde."

Reichsbildberichterstatter Heinrich Hoffmann wurde auch noch erwähnt, es sollte seine Aufgabe sein, alles photographisch zu dokumentieren.

Da Time Magazine eines der konservativsten Journale seiner Branche war, und der amerikanischen Kriegszensur genau so unterstellt war, wie alle anderen Zeitungen, ist es doch verwunderlich, daß solch eine "Story" von offiziellen Zensoren erlaubt wurde.

Local Man Sends Truman $5000 To Start a Capture-Hitler Fund

In the belief that Adolf Hitler is still alive and is being protected by his followers, Attorney William J. Brock today sent a certified check for $5000 to President Truman with the request it be used as the nucleus of a $500,000 fund for the capture of the former fuehrer. The attorney said the award would be made entirely at the President's discretion.

In his letter, Mr. Brock said:

"Newspaper comments from time to time seem to indicate the possibility that Adolf Hitler is still alive. His name is historically synonomous with evil. Hitlerism has soiled the pages of history, causing the death of millions of innocent persons, the destruction of property, and what is even worse, has caused a perversion of the sous of millions more. It would le tragic if the trail of blood, oppression and foulness that he has left could again be followed by activation and further growth of Hitlerism upon his return from hiding.

"Since Hitler and his followers had been proven devoid of ideals and were, and still are, motivated by selfishness, greed and avarice, I feel his own followers would be tempted to turn Hitler over to the Allied authorities provided the price is sufficiently large.

"I hereby tender the enclosed check for $5000 which I hope will form a nucleus for further sums to be contributed by public-spirited Americans for a fund to be offered as a reward to the person or persons causing the capture, apprehension and trial by the Allied Commission of Adolf Hitler. It would seem the sum of $500,000 would be a sufficient attraction for the most ardent adherent of Fuehrer Hitler."

$500 000.00 Belohnung für das Auffinden Hitlers.

Kurz darauf erschien in einer großen Tageszeitung in Buffalo, New York, ein Artikel auf der Titelseite, mit der Überschrift: "Einheimischer Mann schickt Truman $5000 um einen 'Fangt Hitler Belohnungsfond anzufangen'." Der Artikel berichtet weiter: "Der Rechtsanwalt William J. Brock, im Glauben, daß Hitler überlebte, und von seinen Getreuen vesteckt und beschützt wird, übersandte heute an Präsident Truman einen 'certified' Scheck über $5000,00 der das Grundkapital darstellen sollte, für eine Belohnung von $500 000,00 für diejenigen,die Hitler zur Aburteilung an die Alliierten ausliefern würden."

Laut immer wieder auftauchenden Zeitungberichten sei Hitler noch am Leben und könnte einmal wieder aus dem Untergrund auftauchen. Dieser Artikel wurde damals von den großen Nachrichten-Agenturen über die ganze Welt verbreitet.

Dann folgt der immer wieder zitierte Verdacht aller Alliierter Mächte, daß Skorzeny etwas zu Hitlers Entkommen beigetragen hätte, ja sogar den wirklichen, echten Hitler aus Berlin hinausgeschmuggelt hätte. Skorzeny war nach eigenen Angaben in Berlin bis zum 10. April 1945.

In dem von einem Engländer, Charles Foley, geschriebenen Buch, über Skorzeny, "Commando Extraordinary", Balantine Books, Seiten 134-135 lesen wir: "Skorzeny ergab sich freiwillig den Amerikanern im Alpenraum nach Ende des Krieges. Einer seiner ersten Verhörer war kein anderer, als der Abwehr-Chef von General Eisenhowers Supreme Allied Command, persönlich. Für sechs Stunden wurde Skorzeny von ihm kreuzverhört. Am Ende dieses Marathonverhörs fragte er Skorzeny plötzlich: "Was taten Sie in Berlin Ende April? Skorzeny erwiederte er sei nicht dagewesen. Daraufhin musterte der Abwehr-Chef Eisenhowers seine ganzen Verhörkünste und bohrte weiter: 'Kommen Sie, Sie wissen ganz genau, daß Sie selbst den Hitler am 30. April aus Berlin ausflogen. Wo verfrachteten Sie ihn hin?'

Skorzeny leugnete die ganze Geschichte ab. Trotzdem wurde er noch hundert mal die gleiche Frage gefragt, immer wieder, von G.I.s und Generalen, von Reportern und Richtern, von Engländern, Franzosen, Russen und allen anderen, die eine Möglichkeit hatten, zu fragen. Selbst bis kurz vor seinem Tod, noch dreißig Jahre nach dem Krieg, wurde er immer wieder gefragt: 'Wo haben Sie Hitler wirklich gelassen'?"

"Skorzeny antwortete immer gleich: 'Ich bin sicher, Hitler ist tot. Hätte ich nämlich Hitler in Sicherheit gebracht, warum wäre ich dann freiwillig in amerikanische Gefangenschaft zurückgekehrt'?"

Worauf die meisten seiner hohen Besucher und Fragesteller immer wieder antworten, vielleicht ist er gerade deshalb freiwillig in die Gefangenschaft zurückgekehrt, um die Alliierten Suchkommandos von Hitlers wirklicher Fährte abzulenken? Er war ja ein glühender Nationalsozialist und Verehrer Adolf Hitlers.

Aus Skorzenys eigenen Büchern und Artikeln wissen wir, daß die amerikanische Counter Intelligence Corps (C.I.C.) ihn und auch Hanna Reitsch immer wieder verhörten nach 1947-48, wo wie und wann sie Hitler aus Berlin herausgeschmuggelt hätten.

Was für Möglichkeiten auch zu dem damaligen Zeitpunkt noch bestanden, für ein solches Täuschungs- und Absetzungsmanöver soll wiederum aus mehreren hauptsächlich Alliierten Quellen angezeigt werden.

Am 17. September 1974, um 19.15 erklärte im Kanadischen Radioprogramm "As it happens" von C.B.C. Radio ein Professor der zahnärtztlichen Fakultät der Universität von Kalifornien in Los Angeles, daß Hitler ein Sonderflugzeug nach Berlin befahl, mit der Aufgabe, alle Röntgenfilme und andere Dokumente über den Gesundheitszustand der höheren Partei- und Staatsführer mit unbekanntem Ziel aus Berlin auszufliegen. Daher seien alle Zeichnungen und Dokumente, Kopien von Assistenten aus dem Gedächtnis nachempfundene Originale . Von deutscher Seite wird seit 30 Jahren immer ein Bild des totalen Chaos verbreitet, das damals herrschte. Von Alliierter Seite sieht es ganz anders aus. Das französische Fliegerass Pierre Clostermann, Träger des D.S.O. und D.F.C., berichtet in seinem ins englische übersetzten Buch, "The Big Show", erschienen bei Corgi Books auf Seite 238, unter der Überschrift, "The Last Test", 3. Mai 1945', über die Lage in Norddeutschland und Dänemark: "Die Evakuierung der Luftwaffe fand in aller Ordnung statt. Alle Flugplätze in Dänemark waren überfüllt mit ·deutschen Transport- und Jagdflugzeugen. Treibstoff war genügend vorhanden, um eine effektive Verteidigung noch für längere Zeit zu garantieren.

Ein großer Marinekonvoy von Kiel und ein endloser Strom von Flugzeugen über dem Skagerraksowie die zähe Verteidigung der Bodentruppen waren klare Zeugen...des deutschen Verteidigungswillens."

Auf Seite 244 berichtet er über eine Luftschlacht, wie sie nur am Anfang des II. Weltkrieges als Deutschland die Lufthoheit besaß, gang und gäbe war. "Bei Fehmarn in der Nähe von Heiligenhafen, stiessen wir plötzlich auf den großen Fliegerhorst von Grossenbrode mit seinen Wasserflugzeugbasen und seinen Pisten, überfüllt mit schweren, mehrmotorigen Transportflugzeugen. Mehrere Schiffe lagen vor der Küste auf Anker. Sobald wir aus den Wolken stiessen mit unseren Tempestmaschinen, waren überall um uns herum, ganze Schwärme von deutschen Jagdflugzeugen in Gruppen zwischen 30 und 40 Stück. Ungefähr 100 deutsche

Jäger waren in der Luft. Auf dem Flugplatz oder im Aufsteigen begriffen, waren mehr als 100 große Transportflugzeuge. Ich hatte nur 24 Tempests."

Er berichtet dann weiter, wie er eine ganze Reihe von riesengroßen Arado 232 Transportmaschinen, mit ihren zwei Etagen und 24 Rädern, auf der Piste sitzen sah.

Das also war das Feindbild, wie es der weltbekannte Franzose Pierre Çlostermann noch am 3. Mai 1945 mit eigenen Augen sah und selbst eigenhändig beschreibt. Wäre es Hitler möglich gewesen, sich mit einem Düsenflugzeug unter entsprechendem Jagdschutz aus Berlin abzusetzen, sofern ein Wunsch oder ein Plan das vorsah?

Aber zurück zu anderen Zeugen. H. Trevor Roper, der als Oxford Professor und Deutschland Experte der "British Intelligence" angehörte, erwähnt in seinem Buch, "Hitlers letzte Tage", auf Seite 101, Heinrich Himmlers Ausspruch "Der Führer hat irgend einen Plan." Auch Goebbels drückte sich demgemäß noch Ende April mit diesen Worten aus: "Deutschland ist noch immer das Land der Treue! Es wird in der Gefahr seinen schönsten Triumph feiern!"

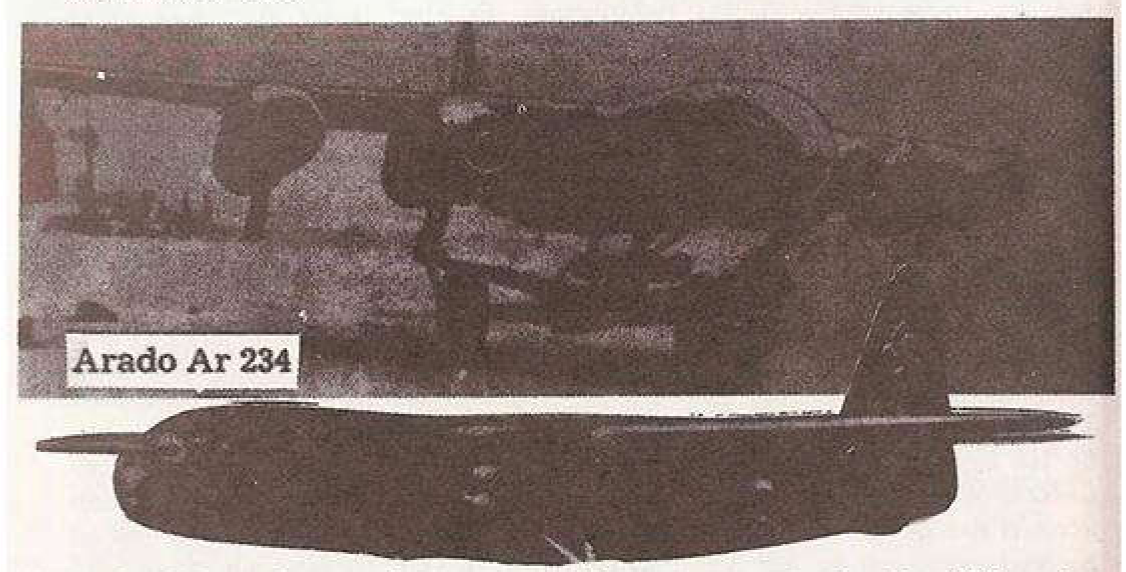
Hitler hatte angeblich mit Eva Braun am 30. April 1945 um 15.30 Uhr Selbstmord begangen.

Das Buch, "Das Ende des Hitler Mythos", erwähnt auf Seite 339, daß Hitler um 16.15 Uhr auf dem Tempelhofer Flugplatz angekommen sei, also 45 Minuten nach seinem Tod noch immer lebte! Laut Mattern in seinem Buch, "U.F.O. Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches", Seite 48 wo er die Chilenische Zeitung, "Diario Illustrado", vom 18. Januar 1948 zitiert, die laut einer eidesstattlichen Zeugenaussage folgenden Bericht prominent brachte:

„Am 30. April 1945 war Berlin in voller Auflösung. Aber auf dem Tempelhofer Flugfeld merkte man wenig davon. Die Bodenorganisation wie Hafensignale, Funk- und Peileinrichtungen gaben den Piloten alle Weisungen, um ein glattes Landen zu ermöglichen. Es herrschte Hochbetrieb. Alle sechs Minuten landete eine Maschine. Zehn Flugzeuge stiegen stündlich auf. Manchesmal sogar mehr. Schnelle Jäger der deutschen Luftwaffe rasten über den Horizont und sicherten den Luftraum. Dadurch hatte das Flugfeld keine schweren Schäden erlitten. Zwischen den Motorengeknatter hörte man das harte Hämmern der Bordwaffen und den sich nähernden Schlachtenlärm. Auf dem Flugfeld liefen Meldungen ein, dass die russische Armee bereits bis zur Koch- und Oranienstrasse vordringe. Die Verbindung mit der Innen-

stadt ist abgeschnitten. Es gibt nur mehr eine Fluchtmöglichkeit auf dem Luftwege oder Gefangennahme. Schon in den nächsten Minuten muss der fieberhafte Pulsschlag des Tempelhofer Flugfeldes aussetzen.
Um 16 Uhr 15 Minuten landet eine Ju 52, die aus Rechlin eiligst SS-Soldaten zur Verteidigung Berlins heranbringt. Es sind lauter Burschen unter 18 Jahren.
In dieser Maschine sitzt als Bordschütze Ing. B., den ich seit Jahren gut kenne und um dessen militärische Freistellung ich mich wiederholt bemühte. Er trachtet, so schnell als möglich Sprit zu fassen, um wieder aus Berlin hinauszukommen.
Beim Tanken erhält er vom Bordfunker plötzlich einen unsanften Rippenstoss mit dem Hinweis, sein Augenmerk auf eine bestimmte Stelle zu lenken. In einer Entfernung von 100 bis 120 Meter erblickt er einen Messerschmidt-Turbinenjäger, Type 332. Dieser besitzt mit Zusatztank einen Aktionsradius von 4000 Kilometer. Ing. B. und sein Kamerad, der Bordfunker, richten ihre Luchsauchen aufmerksam auf dieses Flugzeug. Davor sehen sie — kein Zweifel — ihren Obersten Kriegsherrn: Adolf Hitler!
Er ist in feldgrauer Uniform und gestikuliert lebhaft mit einigen Parteifunktionären, um sich offenbar von ihnen zu verabschieden. Zehn Minuten können die beiden in der Hast des Tankens den flüchtenden Führer genau beobachten. Dann ist der Sprit gefasst. Um 16 Uhr 30 Minuten steigt ihre Maschine wieder in die Lüfte. 7½ Stunden später, um Mitternacht vom 30. April auf den 1. Mai 1945, verkündete Admiral Dönitz über den Militärsender, dass Hitler tot sei und er den Oberbefehl übernommen habe. Einige Minuten später brachte der deutsche Rundfunk die gleiche Nachricht.
Göbbels meldete ebenfalls, der Führer sei in die Walhalla eingegangen.
Laut einer Meldung des Informationsbüros der Sowjetunion, vom 3. Mai 1945, sagte Fritsche bei seiner Vernehmung nach der Gefangennahme, dass Hitler, Göbbels und der neu ernannte Chef des Generalstabes, General der Inf. Krebs, Selbstmord begangen hätten.
Oberstleutnant Heimlich vom amerikanischen Geheimdienst, der alle Angaben über Hitlers Tod überprüfte, gelangte zur Feststellung, dass Hitler, Eva Braun und Bormann noch leben. Es sei kein Jota eines Beweises dafür vorhanden, dass Hitler tot sei. Die Meldung (INS) besagte ferner, dass die Untersuchung der amerikanischen Armee über die Vorgänge während der letzten Kampftage vielmehr ergeben habe, dass es ausserordentlich leicht gewesen sei, aus Berlin zu entkommen. Sachverständige verwiesen überdies auf die Unmöglichkeit, eine Leiche im Freien vollständig zu verbrennen, ohne dass Restrückstände zurückblieben. Ein Arbeitskommando von amerikanischen, britischen, französischen und russischen Soldaten entdeckt wohl eine Grube, in der sich zwei Hüte vorfanden, die angeblich Hitler gehörten, sowie ein Schlüpfer mit den Initialien Eva Braun; doch keine Leichen oder Leichenreste.
Ing. B. schliesst jeden Irrtum seinerseits aus und versichert dezidiert, dass am 30. April 1945, als er um 16.15 Uhr landete und Hitler im hellen Licht der untergehenden Sonne beobachtete, es gar nicht mehr möglich war, in die Reichskanzlei zu gelangen. Es könne aus diesem Grunde auch niemals

der Wahrheit entsprechen, dass er an diesem Tage in der Reichskanzlei Selbstmord begangen habe. Als Ing. B. die Radiomeldung des Admirals Dönitz hörte, dachte er, höchst überrascht, zunächst an ein Flugzeugunglück des Führers . . ."



Wahrscheinliches Flugzeug benützt zur Absetzung von Berlin, Me- 332 dem Verfasser nicht bekannt. Es ist aber vollkommen verständlich dass durch die strenge Geheimhaltungspolitik der Regierung dem Berichterstatter ein Fehler unterlief.

Immer wieder brachten große amerikanische Nachrichten-Agenturen wie "Associated Press" und "United Press" die überall in der westlichen Welt abgedruckt werden, außer im besetzten Deutschland, das einer strikten Zensur unterlag, detaillierte Geschichten über den weiteren Ablauf der Geschichte in Berlin, Ende April 1945 am 16. 17. und 18. Januar 1948 bringen sie die Geschichte eines deutschen Flugkapitäns, Peter Baumgart, der wie es unter seinem Photo in einem Leitartikel in der chilenischen Zeitschrift "Zig Zag", vom 16. Januar 1948, genau zu lesen steht, Hitler und Eva Braun am 30. April 1945 mit anderen Getreuen von Tempelhof nach Tondern brachte, und von dort mit einer anderen Maschine über den Skaggerak nach dem norwegischen Hafen Kristiansund brachte, wo schon seit dem 24. April eine U-Boot Flottille auf den Führer wartete.

Die amerikanische Nachrichtenagentur, AP, berichtete am 4. Dezember 1947 aus Warschau über eine beeidigte Aussage während einem Gerichtsverfahren vor einem polnischen Gericht, von einem Artikel in der polnischen Tageszeitung, "Wieczor", nachdem ein SS Hauptmann, P.

Spanish-sprachige Berichte über den Rückzug Hitlers aus dem Bunker in Berlin.

4 dic 47 merc

LA SUPUESTA FUGA DE HITLER

VARSOVIA, 3 — (A. P.) — [illegible] vespertino "Wieczor" [illegible] un artículo citando al ex [illegible] alemán de los SS, capitán Peter Baumgart, como diciendo que Hitler y Eva Braun [illegible] a Estados Unidos a bordo de un submarino, dos días antes de la caída de Berlín, en 1945.

Baumgart fué citado en forma similar por el mismo diario, en [illegible]bre del año pasado, diciendo esto mismo; pero, en esa oportunidad, no mencionó a Eva.

El diario "Wieczor" se especializa en publicar noticias sensacionales.

Tanquista alemán dice haber visto escapar a Hitler

MUNICH, 17 (UP). — Un tanquista alemán de 24 años de edad, que no quiso revelar su nombre por temor a represalias nazis, declaró bajo juramento que vió a Hitler escapar de la Cancillería en un tanque ambulancia el 29 de Abril de 1945, es decir, el día que el Fuehrer se suicidó.

Esta historia ha provocado poco interés oficial.

PRETENDE HABER VISTO HITLER QUE HUIA

NUREMBERG, Alemania, [illegible] (AP).— Funcionarios del Servicio de Inteligencia del Ejército de Estados Unidos encontraron a otro alemán que pretende haber visto a Hitler y Eva Braun escapar de Alemania. Arthur Frederick Angelotte Mackensen, ex piloto de la fuerza aérea alemana, afirmó a los oficiales que él vió a Hitler y a Eva escapar por avión de Berlín hacia Dinamarca, a fines de abril de 1945.

Mackensen fué arrestado en Molfratshausen, cerca de Munich, por una información proporcionada por una muchacha alemana.

Los oficiales dijeron que relatos similares les han sido hechos en el pasado, pero ninguno [illegible]

ZigZag 16 Enero 48



¿HITLER EN DINAMARCA?

Durante el proceso que se realizó en la ciudad de Varsovia, el capitán Peter Baumgart declaró que había llevado en su avión a Hitler y a un grupo de amigos de éste a Dinamarca, el día 28 de abril de 1945, [illegible] de los [illegible]. Añade que levantó vuelo en el [illegible]damm y aterrizó a 70 kilómetros del río Elter, en Dinamarca. Según su declaración, el Fuehrer le entregó al aterrizar un cheque por 20.000 marcos. Baumgart aparece en esta fotografía con uniforme de aviador, tal como se presentó en el juicio que se le sigue en Varsovia en su condición de miembro de la organización hitlerista de las S. S. —iniciales con que se designaba a la "Schutz-Staffel", la fuerza organizada y férreamente disciplinada por Heinrich Himmler para la protección del Führer.

Artikel und Bild des Baumgart Erlebnisses.

Bandgart, aussagte, daß Hitler zwei Tage vor dem Fall Berlins mit einem deutschen U-Boot nach Süd-Amerika auslief. Ob es sich um den gleichen Baumgart handelte wie in obigem Artikel, ließ sich nach 30 Jahren nicht mehr feststellen.

Unter der Überschrift, "Deutscher Panzermann behauptet, er sah Hitler entkommen", vom 17. Januar 1948, der amerikanischen Nachrichten-Agentur, United Press, erschien in Chile ein Augenzeugenbericht,wonach Hitler in einem "Verwundetentransportpanzer" am 29. April die Reichskanzlei verließ.

Die amerikanische Nachrichten-Agentur, Associated Press, vom 5. März 1948 unter der Überschrift, "Hitler entkam", erwähnte, daß ein deutsches Mädchen einen Luftwaffen-Piloten bei der amerikanischen "Army Intelligence" in Nürnberg denunzierte, worauf ein Luftwaffen-Pilot mit Namen Arthur Frederick Angelotte Mackensen, in Wollfrathshausen bei München verhaftet und verhört wurde. Er behauptete, daß er selbst Hitler und Eva Braun Ende April per Flugzeug aus Berlin, nach Dänemark habe fliehen sehen.

Der jüdische Schriftsteller und Ben Gurion Biograph, Dr. Michael Bar-Zohar, in seinem Buch, "The Avengers" (Die Rächer), berichtet in genauem Detail, daß es einen Ausweich- oder Absetzungs-Plan gab auf höchster Ebene, der schon am 10. August 1944 im Maison Rouge Hotel, in Straßburg vor hohen Staatsbeamten des Reiches und deutschen Industriealisten vorbereitet wurde, die der amerikanische Spionagedienst, "Office of Strategic Services", bald herausfand. Zwei Hauptentscheidungen wurden getroffen und zwar, daß ein Teil der Reichtümer des Reiches innerhalb Deutschlands versteckt werden sollten und eine zweite Entscheidung, daß deutsches Kapital ins Ausland geschickt und dort investiert werden sollte.

Ein Report der Alliierten Nachrichtendienste übermittelt an das "State Department" der U.S.A. detailliert die Pläne der deutschen Führung in der Nachkriegszeit.

Alles ist darin enthalten und alles eingeplant. Von der Ausnützung deutscher Patente, deren Anmeldung in neutralen Ländern von 1943-1944 lawinenartig anstieg, bis zum Aufbau deutscher Gewerbeschulen und technischer In-

stitute im neutralen Ausland, um von dort aus die Arbeit an deutschen Erfindungen und Waffentechnologie weiter fortzuführen.

Deutsche Auslandsfirmen sollten die Forschungsarbeit und Produktion des Reiches fortführen. Deutsche Firmen, die beim Ausbruch des Krieges von Feindstaaten beschlagnahmt wurden, sollten durch von diesem "Flucht-Kapital" finanzierten Gerichtsverfahren nach dem Kriege zurückverlangt und wieder an Deutsche zurückgegeben werden, oder aber durch Strohmänner für die Deutschen verwaltet werden.

Die dazu nötigen Gelder befanden sich bereits in Konten auf Banken in der Schweiz, Lichtenstein, Portugal, Spanien und Südamerika.

Die Alliierten Nachrichtendienste hatten bald eine Liste von 750 Firmen mit Hauptbüros in neutralen Ländern zusammengestellt, die mit deutschem Geld gekauft worden waren. Die Schweiz hatte davon 274 Firmen, Portugal 258, Spanien 112, Argentinien 98, Turkey 35 und andere in anderen Staaten Südamerikas. Firmen aller Art, von Rittergütern über Fluglinien, Schiffslinien, Eisenbahnen und Reisebüros, Banken, Hospitälern, Werkstätten usw. alles war vorhanden.

Man staunt über soviel Voraussicht. Wurde nun dieser Plan zu einem Überleben Deutschlands, selbst nach einer Niederlage in Europa, in die Tat umgesetzt?

Wieder soll unser prominenter Jude zu Wort kommen. In dem bereits erwähnten Buch, "The Avengers", lesen wir auf Seite 110-111 über Bormann folgendes:

> When the fighting ended in Berlin, some men of the Russian Fifth Army came across a burned-out tank at Spandau, and lying near it was the body of a man wearing a long leather jacket. In one of the jacket pockets they found a small book which turned out to be the diary of Martin Bormann, the Fuehrer's deputy and one of the most astute of the Nazi Party leaders.

"Nachdem der Kampf um Berlin erloschen war, fanden einige Soldaten der 5. Rußischen Armee einen ausgebrannten deutschen Panzer in der Spandauer Gegend, daneben lag eine männliche Leiche in einer langen Lederjacke. In einer seiner Taschen fanden sie ein kleines Buch.

Nach genauerer Untersuchung entpuppte es sich als Martin Bormanns Tagebuch. Der Tote war nicht Bormann, wie sich bald herausstellte, aber eine Eintragung im Tagebuch war in Bormanns Handschrift und folgenden Wortlautes: '1. Mai, versuche auszubrechen.'

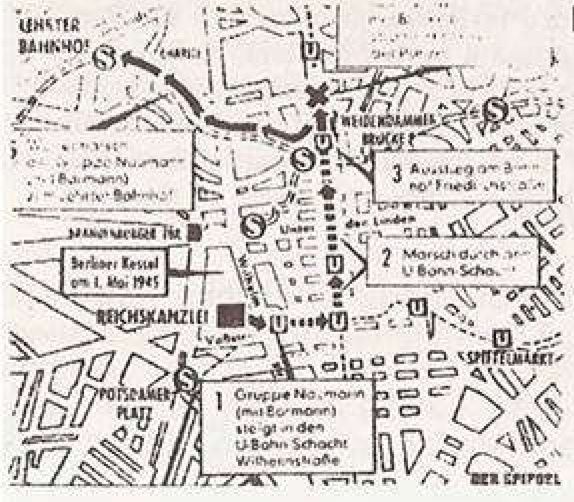
> The dead man was not Bormann—this was very soon verified—but an entry in the diary, in Bormann's handwriting, said "May 1, attempt to break out."

Wie dieses Absetzungsmanöver nach den südlichen Regionen über den Ozean hinweg aussah soll Michael Bar-Zohar für uns berichten aus seinem Buch, "The Avengers"

> A telegram that the Reichsleiter had neglected to destroy was found in his office: "April 22, 1945. Agree with proposal of dispersal in southern zone beyond the ocean. Signed, Bormann."
>
> These two sentences clearly conveyed Bormann's intentions to flee to South America and showed that he had begun to put his plans into effect on May 1.

"Ein Telegram,das der Reichsleiter nicht zerstört hatte, wurde in seinem Büro im Führerbunker später gefunden: '22. April 1945. Stimme dem Vorschlage einer Absetzung in die südliche Zone über den Ozean zu. Unterschrieben Bormann.!

"Diese zwei Sätze zeigen klar und deutlich, daß Bormann schon mit jemand am 22. April telegraphiert oder gefunkt hatte und zugestimmt hatte einen vorgefaßten Plan, sich nach Südamerika abzusetzen, in Kraft zu setzen. Er verließ Berlin am 1. Mai 1945."



Die Bormann Fluchtroute
vom Führerbunker in der Nacht vom 1-2 May 1945?

A German artist's sketch tracing the stations of Bormann's escape from the Führerbunker during the night of May 1–2, 1945. His route is shown by the dotted line from the Reich Chancellery to the Lehrter Station via the Weidendammer Bridge.

Michael Bar-Zohar erwähnt in seinem Buch, "The Avengers" immer wieder, daß es einen Plan gegeben haben müßte. Er zitiert Admiral Doenitz, der während einer Rede 1943 gesagt haben sollte: "Die deutsche U-Bootflotte ist stolz ein irdisches Paradies, eine uneinnehmbare Festung für den Führer gebaut zu haben, irgendwo in der Welt."

Der holländisch-amerikanische Schriftsteller, Michael X, in seiner Anfang der sechziger Jahre geschriebenen Schrift, "We want you! Is Hitler Alive?", zitiert eine Rede von Doenitz, beinahe identischen Inhaltes.

Mattern in seinem Buch, "UFOs: Letzte Geheimwaffe des III. Reiches", auf Seite 15 zitiert Doenitz anläßlich einer Marine-Kadetten-Weihe Ende 1944 in Kiel mit folgenden Worten: 'Die deutsche Kriegsmarine hat in der Zukunft noch eine große Aufgabe zu erfüllen. Die deutsche Kriegsmarine kennt alle Schlupfwinkel der Meere, und es ist für sie ein Leichtes, den Führer im äußersten Notfall dorthin zu bringen, wo er in aller Ruhe seine letzten Vorbereitungen treffen kann." Großadmiral Doenitz verleugnet heute, jemals so etwas gesagt zu haben, und droht jedem mit einem Gerichtsverfahren, der das behauptet.

Allerdings hat Herr Dönitz bis heute weder Michael Bar-Zohar, noch Michael X und auch Mattern nicht verklagt. Auch die Verleger wissen von einer gerichtlichen Belangung nichts.

Mattern zitiert das Buch von Erich Kempka, "Ich habe Hitler verbrannt". auf Seite 190, Günsche, der persönliche Adjutant des Führers, habe (Kempka) mit aufgerissenen Augen ins Gesicht geschriehen: "Der Chef ist tot! Ich war wie vor den Kopf geschlagen. Dann überhasteten sich meine Fragen: Wie konnte das passieren? Gestern habe ich doch noch mit ihm gesprochen! Er war gesund und völlig aufgeschlossen."

Auf Seite 139 des gleichen Werkes lesen wir weiter: "Ein deutscher U-Boot Kommandant hat im Verhör durch den C.I.C. angegeben, daß er mit seinem U-Boot seit dem 25. April 1945 zur besonderen Verfügung des Führers in Bremen auslaufbereit gelegen habe. Er erklärte, daß mindestens 10 andere U-Boot Kommandanten den gleichen Befehl erhalten hatten!"

Was sagen Sie dazu, Herr Kempka? "Ich konnte nur wehmütig lächeln." Weiter heißt es im Verhör durch den C.I.C.: 'Wir haben bei 12 Flugkapitänen festgestellt, daß Sie eine Geheimorder des Führerhauptquartiers vorzulegen hatten, sich für die Flucht Adolf Hitlers bereit zu halten.'"

In dem spanischen Buch, "Hitler esta Vivo", wird die Flucht oder strategische Absetzung Hitlers und seiner Getreuen als Tatsache geschrieben. Besondes von einem Ultrageheimen U-Boot Konvoy, der am 2. Mai von Kristiansund in Richtung Südamerika ausgelaufen sei, ist da die Rede, daß zwei deutsche U-Boote, U-530 am 10. Juli 1945 und U-977 am 17. August 1945, sich argentinischen Behörden übergaben. Dabei stellte sich heraus, daß die beiden U-Boote von unwahrscheinlich jungen Besatzungen bedient wurden. Mattern beschreibt das so in seinem Buch, "UFOs: Letzte Geheimwaffe des III. Reiches", auf Seite 85.

Interessant wie beachtenswert fanden die argentinischen Behörden die Feststellung, dass keiner der Besatzungsmitglieder über 27 Jahre alt war — in Voraussicht einer langen Wartezeit — mit Ausnahme des Maschinisten, der bereits 32 Jahre zählte. Der Kapitän war 25 Jahre und der zweite Offizier an Bord Felix Schubert, nur 22 Jahre, die meisten dieser U-Boot-Mannschaft waren noch jünger. Spätere Hin- und Her-Fragereien — zur weiteren Aufklärung — mit dem Reichs-Marine-Ministerium in Kiel, ergaben, dass Otto Wermoutt nicht der richtige Kapitän dieses U-Bootes sei und dass U-530, wie viele andere, Doppelgänger der geführten Einheiten war. Bemerkenswert ist auch eine Äusserung Otto Wermoutts, dass er völlig alleinstehend sei, weil seine ganze Familie während der Bombardierungen Berlins den Tod fand. Ähnlich lagen die Familienverhältnisse der anderen Mannschaftsmitglieder.



Nahaufnahme zeigt deutlich die jungen Gesichter.

Am 17. August — also 5 Wochen nach der Übergabe von U-530 an die argentinischen Behörden, ging eine neue sensationelle Nachricht durch den Rundfunk, dass sich schon wieder an der gleichen Stelle und unter den gleichen Bedingungen das deutsche U-Boot U-977, unter Kapitän H. Schäffer, den argentinischen Behörden zur Verfügung gestellt hat. Seine Mannschaft betrug nur 32 Mann, nachdem aber 16 verheiratete Unteroffiziere auf Befehl noch rechtzeitig an der norwegischen Küste abgesetzt wurden. Ein Beweis dafür, dass Befehlsgewalt und Übersicht der Gesamtlage bis in private Verhältnisse jedes Einzelnen rücksichtnehmend reichte.

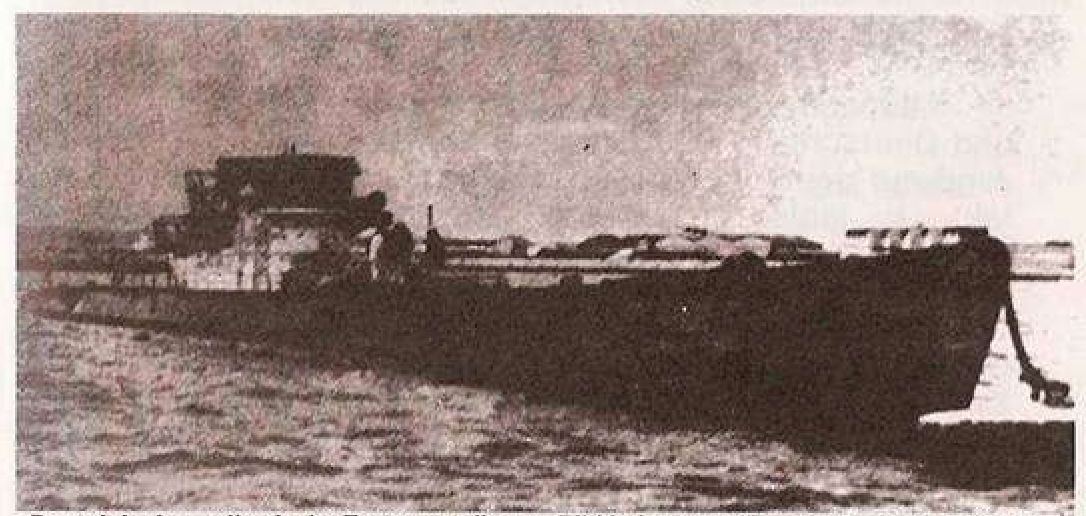
NAMEN-LISTE DER MANNSCHAFT VON U-530

Offiziere: Kapitän Otto Wermoutt (25 Jahre), Karl Felix Schubert (22), Karl Heinz Lenz (22) Petri Leffler (22) Gregor Schluter (32).

Unteroffiziere: Jürgen Fischer (27), Hans Setli (26), Johannes Wilkens (30), Paul Hahn (45), Georg Rieder (27), Kurt Wirth (24), Heinz Rehm (24), Rudolf Schlicht (26), Rolf Petrasch (26), Ernst Zickler (24), Georg Mittelstaedt (26), Robert Gerlinger (24), Viktor Wojsick (27), Günter Doll (21), Rudolf Bock (22), Werner Ronenhagen (24), Arny Krause (25), Karl Kroupa (25).

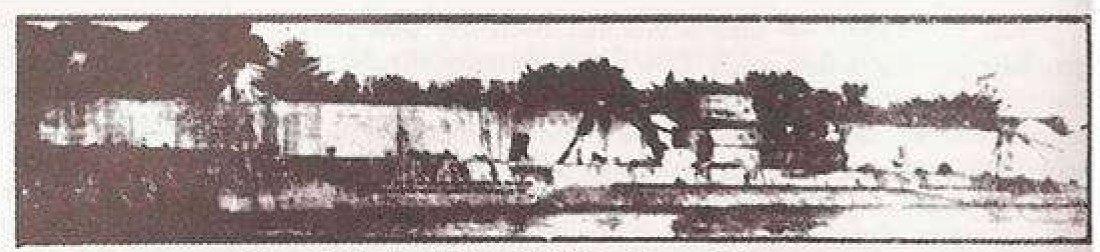
Mannschaft: Herbert Patsnick (22), Sigismund Kolacinsky (22), Friedrich Mürkedick (23), Arthur Jordan (21), Eduard Kaulbach (23), Rudolf Mühlbau (22), Franz Hutter (22), Harry Kolakowsky (21), Franz Rohlenbücher (22), Johannes Oelschlager (20), Willy Schmitz (21), Heins Hoffman (20), Heins Paetzold (21), Gerhard Nellen (20), Ernst Liewald (21), Reinhard Karsten (22), Hans Wolfgang Hoffmann (22), Arthur Engelken (22), Hans Sartel (21), Erhardt Piesnack (21) Joachim Kratzig (20), Erhardt Muth (25), Friedrich Ourez (21), Werner Zerfaz (20), Erhardt Schwan (20), Hugo Traut (20), Engelberg Rogg (20), Franz Jendretzki (23), Georg Wiedemann (21), Günther Fischer (29), Georg Goebl (24).

Das deutsche U-Boot 530 in Argentinien.



Der original amerikanische Text unter diesem Bild behauptet: "Das deutsche U-Boot 530, photographiert in argentinischen Gewässern im Juli 1945. Vertrauenswürdige Quellen behaupten, Hitler und Eva Braun wurden mit diesem U-Boot nach Argentinien gebracht!"

German U-boat 530 as it was photographed in Argentine waters in July, 1945. The 530 is said by reliable sources to have been the boat that brought Hitler and Eva Braun to Argentina.



Das deutsche U-Boot 977 in Argentinien.

NAMEN-LISTE DER MANNSCHAFT VON U-977

Offiziere: Kapitän Heinz Schäffer (24), Karl Reiser (22), Albert Kahn (23), ingenier Dietrich Wiese (30).

Unteroffiziere: Hans Krebs (26), Leo Klinger (28), Erich Dudek (23),

Mannschaft: Gerhard Meyer (23), Karl Kullack (21), Wilfried Husemann (20), Heinrich Lehmann (21), Rudolf Schöneich (21), Walter Maier (19), Rudolf Neumirther (20), Hans Baumel (21), Hermann Heinz Haupt (21), Hermann Riese (21), Johannes Plontasch (20), Heinz Blasius (21), Alois Kraus (20), Kurt Nittner (21), Heiz Rottger (20), Heldfried Wurker (19), Heinz Waschek (20), Kurt Naschan (20), Gerhard Eofler (19), Harry Hentschel (19), Helmuth Maris (20), Alois Knobloch (19), Karl Homorek (19), Heinz Franke (21), Adwin Baier (19).

Von den Riesen-U-Booten, die sich während des Krieges im Bau, verschiedene bereits in Aktion befanden und den Führer auf den Gedanken brachten: „Alle grossen Über-Wasser-Fahrzeuge verschrotten zu lassen", ist kein einziges den Alliierten in die Hände gefallen. In Japan dagegen sind Einheiten dieser Klasse den Besatzungsmächten ausgeliefert worden. Wo diese U-Boote geblieben sind, erfuhr die Weltöffentlichkeit zwar gelegentlich, wenn auch bezeichnenderweise als: „vermutlich russischer Herkunft" oder auch als: „unbekannter Nationalität".

Michael Bar-Zohar, der jüdische Ben Gurion Biograph und Deutschland Spezialist, der ein Buch über die alliierte Jagd auf deutsche Wissenschaftler schrieb und gute Kontakte in jüdischen, — sowie im nationalsozialistischen Untergrund hatte, in Europa und im Übersee, berichtet auf Seite 105 in seinem Buch, "The Avengers" (Die Rächer): "Zwei weitere U-Boote, erreichten eine unbewohnte Gegend, an der Küste Patagoniens, am 23. und 29. Juli 1945. Zwei Matrosen von der 'Admiral Graf Spee', beim Namen Dettelmann und Schultz, die von Kapitän Kay mit mehreren Ladungen Fracht und anderen Matrosen nach Patagonien geschickt wurden, beschrieben Ihre "Mission". Sie wurden auf einer Estancia untergebracht, die der deutschen Firma Lahnsen gehörte. Von dort wurden sie an eine entlegene Stelle an der Küste gebracht, wo sie zwei U-Boote auftauchen sahen. Die zwei 'Graf Spee' Matrosen gingen an Bord der U-Boote und entluden mehrere schwere Kisten,

welche sie in Schlauchbooten an die Küste verfrachteten. Dann wurden die Kisten schnell auf 8 wartende Lastwagen geladen und zur Estancia gebracht, wovon sie kurz danach vollbeladen in das Landesinnere abfuhren.

Two more U-boats, according to reliable sources, appeared off an uninhabited stretch of the coast of Patagonia between July 23 and 29, 1945. Two sailors from the *Admiral Graf Spee,* Dettelman and Schulz, who were sent to Patagonia by Captain Kay with several of their shipmates, later described their "mission." They were lodged at an *estancia* belonging to a German-owned firm, Lahusen. From there they were taken to a deserted part of the coast and saw two U-boats surface. The *Graf Spee* men went aboard the U-boats and collected some heavy crates which they ferried ashore in rubber dinghies. Then the crates were quickly loaded on eight trucks and taken to the *estancia,* but very soon afterwards the trucks set off again with their load, heading inland. The rubber dinghies also served to bring about eighty people ashore, a number of whom were in civilian clothes. Judging by their manner of giving orders, they were obviously important people. They got quickly into cars waiting for them with engines running, and were driven off.

"Die Schlauchboote dienten auch als 'Fähre' für ca. 80 Menschen, viele davon in Uniform, einige in Zivil, die von den U-Booten entladen wurden. Von ihrem Befehlton zu urteilen, waren es ziemlich hohe Beamte oder Führungspersönlichkeiten. Sie stiegen in bereitstehende Autos, und wurden weggefahren."

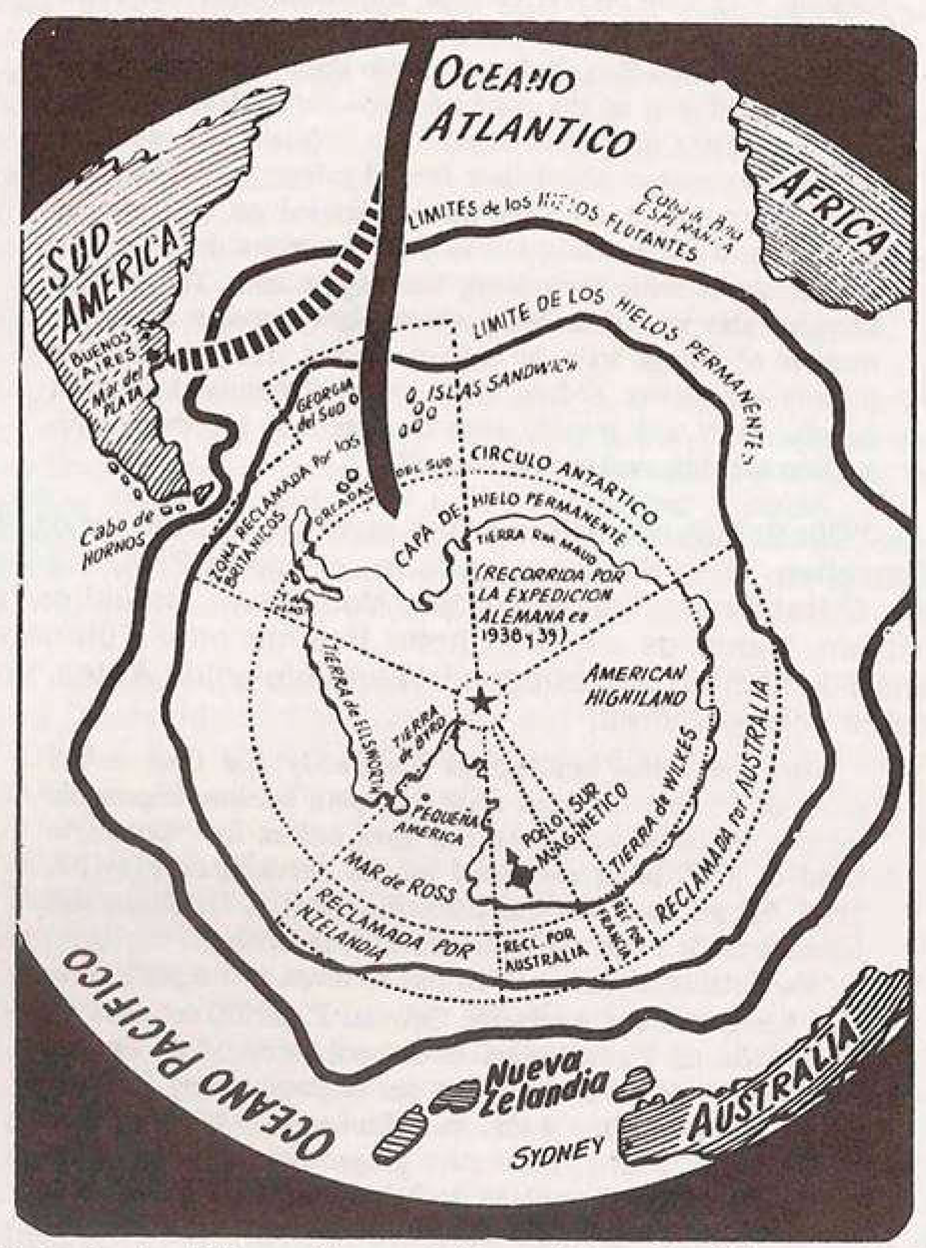
After the Allied landings in Normandy and then in the south of France, the land route to Spain became impossible for the Germans, and Bormann gave orders for "Operation Land of Fire" to be continued by air. Already, on May 22, 1944, Faupel, had sent the following letter to Dr. Hans von Merkatz at the Latin American Institute in Berlin:

"Reichsleiter Bormann, who has received two reports from Von Leute and the Argentine General Pistarini, requires the resumption of the transfers to Buenos Aires. Ask General Galland to place two aircraft at our disposal, solely fcr night flying, and to inform Rudel and Hanna Reitsch. The bearer of this letter, Kuster, must start preparations at once. Kohn must come in the first plane, to help Sanstede, who has been ordered to report here tomorrow."

Dr. Zohar behauptet in diesem Teil seines Buches, daß Bormann schon am 22. Mai 1944 in einem Brief an Dr. Hans von Merkatz vom Lateinamerikanischen Institut in Berlin eine Operation Feuerland gestartet habe, wobei Galland, Rudel und Hanna Reitsch eine grosse Rolle spielten.

The planes took off from Berlin with crack pilots of the Luftwaffe at the controls—Galland, Baumbach, Hans Rudel, and Hanna Reitsch. They landed at Madrid and then took off again for Buenos Aires.

Soweit Dr. Michael Bar-Zohar, über die Möglichkeit eines deutschen Planes. War es der, welcher von Bormann als "Operation Feuerland" am 22. April 1945 in Bewegung gesetzt wurde? Welche Rolle spielte dabei die Deutsche Antarktische Expedition von 1938-1939?



Die Fahrtroute des Führergeleitzuges? Vermutliches Abweichen des U-530 und U-977 aus dem spanischen Buch „Lebt Hitler"?

Ich bin mir dessen nicht sicher! Eines aber weiß ich, daß absolut unbestechliche und äußerst bekannte Historiker, Schriftsteller, Staatsbeamte und andere Persönlichkeiten sich seit 1945 mit dem Thema einer "Hitler Flucht" beschäftigen.

Wieder sollen ausländische Quellen und Nicht-Deutsche zu Wort kommen, wie es nun wirklich steht um die Hitlerleiche und die Eva Brauns oder gar Bormanns.

Erst zu Reichsleiter Martin Bormann. Der oft totgesagte, vielgehaßte Schatten Adolf Hitlers, geistert seit nunmehr über 30 Jahren durch unzählige Artikel, Bücher und Presseberichte. Meistens lebt er! Ganz besonders die jüdischen Nazijäger, Experten in ihrem makaberen Gewerbe, mit wie es scheint unerschöpflichen Geldmitteln ausgestattet, und mit Zugang und Einsicht zu höchsten Dienststellen und geheimsten Dokumenten, bestehen darauf, daß Martin Bormann und viele seiner Parteifreunde und Sympatisanten, nicht nur aus Berlin und Deutschland lebendig entkommen, sondern noch heute, ohne Geldsorgen, seit nunmehr 30 Jahren in Südamerika leben. Ganz besonders der ungarische Jude, Ladislas Farago, heute in Amerika lebend, ist 100% von Bormanns Überleben überzeugt. Sein bisher bekanntestes Buch, "Aftermath", erschienen bei Avon Books, New York, 1975, dokumentiert in einem dicken Buch von 550 Seiten, mit vielen Photos und photographierten Dokumenten, wie Bormann entkam. Wie er sich nach Südamerika absetzte und wie er und seine Freunde anscheinend von den höchsten Stellen beschützt werden bis zum heutigen Tag. Wenn es also Bormann gelang zu entkommen zu einem solch späten Zeitpunkt, ist es nicht möglich, daß es Hitler und Getreuen auch gelingen konnte?

Die amerikanische Monatszeitschrift, "The Cross and the Flag" (Das Kreuz und die Fahne), von April 1948 auf Seite 8 und 9, brachte einen langen Artikel von dem Pfarrer Gerald L. K. Smith geschrieben,in dem sieben Theorien zum Hitler Tod oder der Hitler Flucht untersucht werden. Er kommt zu dem Schluß, daß anhand der ihm in Amerika seit drei Jahren (von Ende April 1945 bis Ende April 1948) zur Verfügung stehenden Informationen, er zur Überzeugung gekommen sei, Adolf Hitler wäre im April 1945 aus Berlin nach Argentinien entwichen!

Auf Seite 30 und 31 ist der ganze Artikel phototechnisch stark reduziert in der original englischen version wiedergegeben.

Is Hitler Still Alive?

THE CROSS AND THE FLAG APRIL 1948

Former Secretary of State Jimmy Byrnes reveals in his new book entitled "Frankly Speaking" that it is the opinion of Joe Stalin that **Hitler is still alive.** The statement of Byrnes sounds more like a belated confession than an historical account. Says Byrnes in effect: "While in Potsdam at the Conference of the Big Four, Stalin left his chair, came over and clinked his liquor glass with mine in a very friendly manner. I said to him: **'Marshal Stalin, what is your theory about the death of Hitler?' Stalin replied: 'He is not dead. He escaped either to Spain or Argentina.'"**

If anyone knows where Hitler is, outside of his intimate friends, it is Josef Stalin. It will be remembered that the American troops were ready to invade Berlin first, but at the order of Franklin D. Roosevelt, acting through Ike Eisenhower, the American troops were held back in order that Stalin might have the honor of capturing Berlin. What a deal! What a betrayal of the pride and dignity of the United States Army, and what an insult to the British Army which was also ready to move in with our troops.

There are numerous theories concerning what happened to Hitler. I list them below:

1. The publicized theory is that he was burned up during the bombing of Berlin.
2. He was captured by the Russians and is now a prisoner in Moscow.
3. He was captured by the Russians, tortured and then killed.
4. He was spirited away by certain Jewish extremists who desired to slaughter him as an act of revenge.
5. He was assassinated by one of his own aides who had accepted a large sum from Hitler's enemies and promised safety.
6. He committed suicide.
7. He commandeered a military plane and escaped with a staff of trusted compatriots.

Evidently Joe Stalin believes that the seventh theory is correct. I agree with Stalin in this theory. The most sensational neglect of a news story is in the fact that when Stalin told this to Byrnes it was not flashed across the world and given sensational display in the headlines of every daily newspaper on earth. It is still one of the most sensational pieces of news to come out. I will give you my reasons for believing that the first six theores are not well founded.

1. Just prior to the capture of Berlin, Hitler was in complete command of all military forces. Why did a man as brilliant and powerful as he was crawl down into a shelter and submit himself to cremation. This is illogical and unreasonable in the light of all

8 that is known about Hitler.
2. **Hitler was hated by the Russians more than any enemy that the Soviet had. He never would have submitted to being captured by them alive, and there was no reason why he should have been captured. Escape was really easy as far as he was concerned.**
3. **The argument which eliminates the second theory eliminates this one.**
4. **There were practically no Jews in Berlin when it was captured or prior to its capture. This theory seems far-fetched.**
5. **This theory might stand up were it not for the fact that only a few months prior to** his disappearance certain corrupted friends had planted a bomb under his chair and somehow it did not go off at the proper moment, but went off after he left his chair, injuring him but not killing him. This made him very cautious and it is reasonable to believe that he was very alert at the time of his disappearence to betrayal within his own camp.
6. This theory is exploded by the fact that Hitler was a very courageous man. He never did anything to indicate physical or moral cowardice. It will be recalled that newsreels showed him walking freely and mixing freely with the crowds. A courageous man, whether he is wrong or right, whether he is a statesman or criminal, never commits suicide.
7. This theory stands up and there is any one of five or six places where he might be today. They include (a) *Argentina;* (b) *Spain;* (c) *Ireland;* (d) *Sweden;* (e) *Africa;* (f) *Portugal;* (g) *Switzerland.*

Hitler was known to have many, many followers in all of these countries. It will be remembered when Stalin was about to overrun and undermine Spain, and his followers were burning the churches, that Hitler sent an abundance of help to Franco, and Franco evidently felt under lasting obligation to Hitler.

Whatever the truth may be concerning this matter, it is not to be overlooked that Hitler, Mussolini and Roosevelt left the stage of action within a few weeks of each other. Mystery still surrounds the passing of Roosevelt. Thus, these 'three rulers,' who were perhaps three of the most powerful men that ever lived, disappeared from public life shrouded with mystery. It is now a matter of common knowledge that Mussolini was hanged by a Communist mob. The same people who hung Mussolini and spat upon him and rolled his body in the gutter in such a barbaric manner that the church authorities protested — it is now a matter of common knowledge that the same people and leaders who lynched Mussolini without a trial are now the leaders of the movement to make Italy Communist and turn it over to Tito and Stalin.

To those who believe that Hitler is dead I submit the following questions:

1. **Who saw him die?**
2. **Why hasn't someone been able to produce a piece of metal or a bone or a tooth filling that remained after his alleged cremation?**
3. **Why did he voluntarily wait to be consumed when he had so many opportunities for escape?**
4. **Why does his personal aviator admit that he flew him out of Germany and turned him over to another plane?**
5. **Of course, the $64 question is: Why did Stalin tell Mr. Byrnes that he was convinced that Hitler was still alive? Although Stalin is perhaps the world's biggest liar, there would be no object in his not telling the truth concerning this matter. Stalin guessed Spain or Argentina. My guess is Argentina. The Argentine people were very friendly to Germany. The Argentine has a large German population, many of whom were pro-Hitler. Peron has made it safe for Mussolini's son and now his family.**

THE SATIRE OF FATE

The satire of the passing of time in the hands of fate lies in the fact that we are now in Hitler's boots in one respect. We are trying to figure out how to push back Stalin.

When the Jew lynch mob which runs the Nuremberg Court caused the top generals of Germany to be virtually lynched without an appeal to a higher court and in violation to America's sense of justice, one of the generals said, as he was about to be hanged *"Some day Stalin will do this to you."*

It is interesting to note that the presiding judge at Nuremberg, a high class Supreme Court Justice from Iowa, recently announced that if he had known the facts he never would have gone to Germany. He criticized and virtually condemned the whole set-up. (See editorial elsewhere in this magazine entitled "Judge Gets a Stomachful".)

We may need a knowledge of Hitler's experience some day if we are to prevent Russia from overrunning the world. We need to know why Hitler failed to stop Stalin in order that we may profit by his mistakes.

As the truth comes out we begin to discover reports being made by the most conservative journalists that the war could have been avoided and that by a statesmanlike manipulation Hitler and Stalin could have weakened themselves on each other without destroying all of Europe and without involving us in a debt which now threatens inflation and depression. Strange enough, England and France, our two chief allies, are suffering almost as much as Germany, although they were, along with us, alleged victors.

If Hitler is still alive I hope it will some day be discovered and he will be permitted to tell his experience. Some experience! It could be that both Franco and Peron are profiting by his mistakes. They have established governments strong enough to eliminate Communism, free enough to give opportunity to the people, and sincere enough to protect the churches. Let us hope and pray that a strong central government will never be necessary in the U.S.A., but if we have to choose, may it be God's last will that as between a strength dedicated to Stalin and a strength dedicated to Jesus Christ, it may be the latter.

Er weist auf das Buch, "Frankly Speaking", die Autobiographie des ehemaligen U.S. Außenministers unter Truman, Jimmy Byrnes hin, der eine Unterhaltung mit Stalin während der Potsdamer Konferenz darin zitiert, "Ich fragte Stalin: 'Marschall Stalin, was ist ihre Theorie über den Tod Adolf Hitlers? Stalin antwortete: 'Er ist nicht tot. Er entkam nach Spaniern oder Argentinien!'"

Dieses selten gewordene Buch ist in meinem Besitz. Die Passage ist darin enthalten. Ich finde es unglaublich, daß eine ganze Welt, solch eine sensationelle Aussage von Stalin, dessen Truppen die Reichskanzlei und den Führerbunker letzten Endes eroberten und Zentimeter für Zentimeter genau untersuchten, nicht weiter bekannt wurde. Es muß hier noch einmal unterstrichen werden, daß hier der Außenminister Amerikas auf einer der wichtigsten Konferenzen der Nachkriegszeit ein persönliches Gespräch, mit Stalin selbst, in seiner eigenen Autobiographie, wiedergibt. Wie offiziell muß denn die Menscheit von einer Tatsache überzeugt werden? Gibt es andere Wege, Licht in diese dunkle Geschichte zu werfen? Vielleicht? Nehmen wir einmal gewisse Details unter die Lupe!

Die Alliierten produzierten von 1945 bis heute noch kein definitives Dokument, das alle am Kriege gegen Deutschland beteiligten Staaten, genau über Hitlers Tod, durch unanfechtbare Beweise entgültig informiert. Allein diese Tatsache ist einmalig in der Geschichte, wo eine ganze Welt gegen den Teufel in Person einen Weltkrieg führt, ohne ihn dann als absolut tot bewiesen zu wissen, zur Tagesordnung übergeht.

Man glaubte Goebbels sonst nie im Feindlager. Er wurde immer als der Meister der Lüge, der Fabrikation von Lügengeweben, der Inszenierung der wildesten Gerüchte und Legenden verdächtigt und siehe da, diese gleiche Welt akzeptiert die Wagnerische Himmelfahrt seines Opernhelden und Führers, Adolf Hitler, der aus dem rauchenden Trümmerhaufen seiner Hauptstadt emporschwebt nach Walhall.

Die Welt akzeptiert bis heute die "Goebbelsche Version" von Hitlers Tod, mit ein paar Schönheitskorrekturen, versteht sich. Hitler darf nicht als Held, sondern soll als in die Enge getriebener Selbstmörder in die Geschichte eingehen.

Man produziert auch bald nach der Niederlage ein Höschen von Eva Braun mit ihrem eingestickten Namen und einen Hut Adolf Hitlers.



An American GI examines Hitler's bed in bunker hideaway. All bloodstains found in the room were tested; they did not match Der Fuhrer's blood type.

Die amerikanische Bildbeschriftung lautet:

Ein amerikanischer Soldat untersucht Hitlers Bett im Führerbunkder. Alle Blutspuren wurden untersucht, kein Blutstropfen glich der Blutgruppe oder Bluttype Adolf Hitlers.

Beweisaufnahme der Sieger im Führerbunker



No evidence was ever found to prove Hitler's body was burned and buried in the Reichchancellery Garden, outside his air-raid shelter.

Die amerikanische Bildunterschrift lautet: **Kein Beweis wurde jemals gefunden, dass Hilters Körper im Garten der Reichskanzlei verbrannt und begraben wurde.**

Gerüchte jagen Gerüchte, ehemalige Diener, Adjudanten, Assistenten von Zahnärzten usw. werden verhört und gestehen. Wer die Methoden der Sieger von 1945 kennt, braucht sich nicht zu wundern warum. Alle stimmen sie mehr oder weniger mit der Goebbels Legende über Hitlers Tod überein. Die Russen sammeln Hunderte von Leichen in der Umgebung des Führerbünkers ein. Ganze Battalione von Frauen graben jeden Zentimeter Grund und Boden in der Gegend der Reichskanzlei um, auf der Suche nach Hitlers und Eva Brauns Leiche. Mehrere Hitlerleichen werden gefunden. Mehrere Verschiedene werden als "der Führer" von Mitgliedern seiner Umbebung positiv identifiziert.



IS HITLER ALIVE-INSIDE RUSSIA?

by PETER LAMB

NO ONE who wasn't there that fateful week in late April 1945, can ever imagine the fiery hell that was Berlin as the massive Red Army stormed through five rings of German last-ditch defenders and sacked the city in an orgy of murder, rape and destruction. At the time, of course, the Reds were our allies; the Germans, since the beginning of World War II in 1939, had fought a no-quarter war, pillaging and gutting Europe and much of continental Russia. Now they were being paid back in kind—and with horrible vengeance.

Nazi intelligence reports had warned the city's populace, the *Hitlerjugend*, the *Volkssturmer*, and the begrimed, bone-tired remnants of the once-vaunted, now decimated *Wehrmacht*, what they could expect. Cruel, savage Tartars, specialists in the grim art of crushing a conquered city, rampaging Cossacks from the Don, who fought a war for the sheer love of killing, cavalrymen from Siberia, and *krasnoarmeyets*, revenge-bent Red Army regulars who had survived the siege of Stalingrad, fell upon the doomed capital from all sides. There were more than 500,000 of them, each operating under a single directive issued by the headquarters of Marshal Georghi Konstantinovich Zhukov — *"Eat up Berlin. Destroy it and every man, woman or child who shows the least sign of resistance."*

Eat it up they did, in all-consuming, vicious gulps, and the wild, unrestrained mop-up campaign that followed set the nightmare scene for what remains today, 16 years later, the greatest mystery of the war—the fact or fiction of Adolf Hitler's death.

On the military level, a 70-mile arc of flame and armor was clamping its jaws shut on the "fourth city of the world." Zhukov's legions had already pulverized what remained of Hitler's once-invincible armored divisions in the most tremendous tank battle of the war. Now massed Russian artillery rained death into the Wilhelmstrasse, chewed up Hermann Goringstrasse, leveled the Potzdamer Platz and its *Kriegministerium*, the War Ministry, where Russia's downfall had been plotted by Hitler and his *Wehrmacht* generals.

Massive Russian Infantry thrusts lashed into Berlin's suburbs. Millions of non-combatant civilians—women, small children, and a few oldsters—milled about the city in panic, crowded into the *Ringbahn* station in a hopeless attempt to board the last trains out of the doomed capital. Others crowded into the *Untergrundbahn*, jamming its platform and spilling on to its tracks, in such vast numbers that hundreds of them died in the frantic crush.

Nazi fanatics, mostly SS legions and dedicated teenage kids from the *Hitlerjugend*, fought on, but

**In einem Artikel mit dem Titel:
"Ist Hitler am Leben in Russland?" So spekuliert der amerikanische Schriftsteller Pete Lamb in diesem Artikel, wonach Hitler als Gefangener Stalins in Russland verweiler könnte.**

Der weltbekannte amerikanische Autor, Cornelius Ryan, in seinem Buch, "The Last Battle" (Die letzte Schlacht), erschienen im Pocket Book Verlag von Simon & Schuster Inc. in 1966, berichtet über die Hitlerfahndung der Russen 1945 auf Seite 473: "Eine Spezial Team (der Russen) fand Hitlers Leiche sehr schnell unter einer dünnen Erd-

schicht. Der russische Geschichtsexperte, General B. S. Telpuchovskii, fühlte sich sicher, daß es sich um Hitler handelte. Der Körper war war ziemlich angebrannt,aber der Kopf war intakt, mit Ausnahme des Hinterkopfes,der durch eine Kugel zerstört war. Seine Zähne lagen neben dem Kopf."

Er schreibt weiter: "Aber bald begann sich eine Unsicherheit auszubreiten. 'Weitere halbverkohlte Leichen wurden gefunden, eine Leiche sah wie Hitler aus, hatte aber gestopfte Socken an und wurde deshalb nicht als Hitler akzeptiert, weil wir nicht dachten, der Führer des Dritten Reiches trage gestopfte Socken! Dann war dort auch die Leiche eines gerade Gefallenen, der aber nicht verbrannt war."

"Dann wurden zwei Hitlerleichen gefunden,die sich wie Zwillinge glichen (two doubles), Hitlerleibwachen und Bunkerpersonal wurden gefragt die Leichen zu identifizieren, niemand konnte es oder wollte es."

Auf Seite 474 schreibt er, die Russen hätten Hitlers Zahnartzassistentin Käthe Heusermann, Hitlers Unterkiefer mit Zahnprothese zur Identifikation gezeigt. Sie bestätigte die Echtheit derselben. Kurz darauf wurde Sie verhaftet und brachte die nächsten 11 Jahre in russischen Gefängnissen zu, in Einzelhaft.

Auf Seite 475 schreibt er wörtlich: "Was passierte mit Hitlers Leiche? Die Russen behaupten sie hätten sie außerhalb Berlins verbrannt, wo, wollen sie aber nicht sagen. Sie behaupten ferner die Leiche Eva Brauns gefunden zu haben...!"

In einer Fußnote auf Seite 475 erwähnt er noch, daß die Russen für über 18 Jahre ihren Alliierten gegenüber, über die Resultate ihrer Hitleruntersuchungen geschwiegen haben. Der erste Beweis über den Tod Hitlers, von russicher Seite kam am 17. April 1963, von Marschall Vasili Sokolovskii, der es Professor John Erickson (als Tatsache?) bestätigte. Ryan informiert uns leider nicht, welche der vielen Hitlerleichen, die selbst die Deutschen nicht zu unterscheiden vermochten, die Russen uns als die Echte präsentierten.

William Shirer, der berühmt, berüchtigte "Deutschland Experte" der von Hitlers teppichfressenden Wutausbrüchen berichtet, schreibt in seinem in New York 1959 erschienen Buch, "The Rise and Fall of the Third Reich" (Aufstieg und Niedergang des dritten Reiches) auf Seite 1134: "Hitlers Gebeine wurden nie gefunden, was Gerüchte ergab, er habe den Krieg überlebt."

Ein weiterer Ausländer, der sich viel mit Hitler befaßt hat, soll auch noch zu Wort kommen. Alan Bullock in seinem dicken, anti-deutschen Wälzer, "Hitler, A Study in Tyranny" (Hitler, Studie einer Tyrannei), schreibt auf Seite 800, seiner revidierten und 1962 in New York erschienen Ausgabe: "Es ist absolut wahr, daß keine unanfechtbaren Beweise in der Form von Hitlers eigenem, toten Köper produziert wurde."



Der jüdisch-amerikanische Major W. F. Heimlich, der Hitler finden sollte — er blieb erfolglos.

Leutnant Heimlich, ein amerikanischer Jude, vom Counter Intelligence Corps beauftragt, alle Spuren des Hitlerverschwindens zu untersuchen, schrieb mehrere Male in der in Millionnenauflage erscheinende U.S. Zeitschrift für Amateurdetektive, "Police Gazette", über seine Untersuchungen über den Verbleib Hitlers: "Es gibt keinen Beweis, daß Hitler wirklich starb! (There existed not one iota of proof that Hitler had actually died)."

Editor's Comment:

THIS year marks the twentieth anniversary of the end of the most inhuman regime ever conceived by man—Nazi Germany's Third Reich. also marks the beginning of one of the great unsolved mysteries of all ime. The riddle: What really happened to the diabolical and demented ouse painter, Adolf Hitler, who created and ruled this Empire of Evil?

The explanation accepted by most people in the world, mainly because hey have no way of refuting it, is that Hitler committed suicide in his unker on May 1, 1945, the day that Soviet troops entered Berlin. And in his, an important anniversary year, the story of Hitler's alleged "death" ill be reiterated many times by publications both here and abroad, based n misinformation.

Despite the wide acceptance of this popular myth, there have always een those who believe that even as his empire crumbled around him, itler perpetrated one final hoax on the world he wanted so desperately o conquer. He got out of Germany alive.

From 1945 right to the present, THE POLICE GAZETTE has been in the forefront of those who doubted the Hitler "death" legend. It was not until 1952, seven years after the end of World War II, that POLICE GAZETTE publisher, H. H. Roswell, finally was able to get authentic proof that Hitler did not die in his Bunker. This proof consisted of a by-lined, first-person report by Col. W. F. Heimlich, former Chief of U.S. Intelligence, Berlin, who made an on-the-spot investigation shortly after American troops entered Berlin in 1945. This official investigation could find no evidence that the Nazi dictator actually did die or that his body was cremated, as certain die-hard Nazis claimed.

In commemoration of the twentieth anniversary of the end of World War II, we offer Col. Heimlich's account of his investigation as a reminder that no one really proved that Hitler died. His suicide was a hoax to cover up his escape from the smouldering ruins of bomb-shattered Berlin.

HITLER STILL ALIVE!

Stories of Suicide Proven FALSE

OL. W. F. HEIMLICH
Chief, U.S. Intelligence, Berlin

TWENTY years ago last April, campaging American troops, flushed with victory, smashed their way to the very f the Nazi capital of Berlin they were pulled back across e River by General Dwight nhower.

he south and east, other led by gallant General George had sliced their way through mpled resistance of the Wehr- to Austria and deep in lovakia.

end came in May with full nconditional surrender, a viole to what was to have been sand year Reich."

he first of May, 1945, Radio g reported that Adolf Hitler ed a "hero's death." A few ter, Hans Fritzsche, the former aide to Nazi Propaganda Chief Paul Joseph Goebbels, said that Hitler had died a suicide.

One week after the radio report of Hitler's "hero's death," I received from the Chief of Intelligence, Supreme Headquarters, a secret letter giving data of interrogation of several former guards at the Reichschancellery, together with a sketch of the now-famous Bunker. According to information available to G-2 (Intelligence) at Supreme Headquarters, Hitler had died in the Reichschancellery in Berlin, a suicide. My mission was to prove that Hitler was dead.

In February, 1945, I had been designated to plan the intelligence phase of the Berlin Operation. We were still far west of the Rhine and had only recently succeeded in straightening out the deep salient into France forced by General Von Rundstedt in the now-famous Battle of the Bulge.



Col. W. F. Heimlich who led the search for Adolf Hitler's body.

Upon receipt of top secret orders I reported to Supreme Headquarters in Versailles and together with other members of the staff selected by Supreme Headquarters to plan the Berlin Operation, I went to work in the tiny village of Jouy-en-Josas about four kilometers out of Versailles. Our boss was Major General Paul B. Ransom. Ransom was one of the ablest staff officers of the United States Army and one of the finest gentlemen I have ever known.

(Continued on next page)



Hitler fled from the flaming ruins of Berlin as Allied troops entered.

In einem persönlich von Col. W. F. Heimlich für "Police Gazette" geschriebenen Artikel, eine Zeitschrift für Privatdetektive, Polizisten und Amateur-Detektive, behauptet er noch im September 1965, daß Hitler lebt. Die Geschichten über seinen Selbstmord seien als falsch bewiesen worden.



Former President Harry S. Truman and Russian dictator Josef Stalin at the 1945 Potsdam Conference. Truman's query about whether Hitler was dead brought a blunt one-word reply from Marshal Stalin: "No."

EX-CHIEF OF U.S

'HITLER

The U.S. Army officer who led the investigation of Hitler's disappearance says, "No insurance company in America would pay a death claim on Adolf Hitler."

[illegible] Nazi war criminals who were [illegible] [illegible] [illegible] the spotlight [illegible] again [illegible] on Adolf Hitler. Although reports of the Fuehrer's suicide were circulated when he vanished from Berlin on April 30, 1945, no evidence of his death was ever uncovered. In this exclusive article Col. William F. Heimlich, who conducted the official U.S. Army investigation, reveals the full details of history's greatest hoax and tells why the "Wanted List of War Criminals" still carries the cryptic notice "Wanted: Hitler, Adolf, Reichsfuehrer." — THE EDITOR

by **COL. W. F. HEIMLICH**
Ex-Chief, U.S. Intelligence, Berlin

TWENTY THREE years ago this coming April, rampaging American troops, flushed with victory, smashed their way to the very gates of the Nazi capital of Berlin before they were recalled west across the Elbe River by General Dwight D. Eisenhower. To the south and east, other troops, led by gallant General George Patton had sliced their way through the crumpled resistance of the Werhmacht to Austria and deep in Czechoslovakia. The end came in May with full and unconditional surrender, a violent finale to what was to have been a "thousand year Reich."

On the first of May 1945 Radio Hamburg reported that Adolf Hitler had died a "hero's death". A few days later, Hans Fritzsche, the former aide to Nazi Propaganda Chief Paul Joseph Goebbels, said that Hitler had died a suicide.

The week after the radio report of Hitler's "hero's death," I received from the Chief of Intelligence, Supreme Headquarters, a secret letter giving data of interrogation of several former guards at the Reichschancellery, together with a sketch of the now-famous Bunker. According to information available to G-2 (Intelligence) at Supreme Headquarters, Hitler had died in the Reichschancellery in Berlin, a suicide. My mission was to prove that Hitler was dead.

In February 1945 I had been designated to plan the intelligence phase of the Berlin Operation. We were still far west of the Rhine and had only recently succeeded in straightening out the deep salient into France forced by General Von Rundstedt in the now famous Battle of the Bulge.

TOP SECRET ORDERS

Upon receipt of top secret orders, I reported to Supreme Headquarters in Versailles, and together with other members of the staff selected by Supreme Headquarters to plan the Berlin Operation, I went to work in the tiny village of Jouey-en-Josas, about four kilometers out of Versailles. Our boss was Major General Paul B. Ransom. Ransom was one of the ablest staff officers in the United States Army and, personally, one of the finest gentlemen I have ever known.

A month later, our mission had been largely completed and a draft plan had been developed based on three possibilities: — capture of Berlin by direct assault; capture of Berlin by "vertical envelopment" or, drop by parachute, and finally, joint capture of the city with Soviet forces. In any event, Intelligence was to have the huge job of rounding up the top war criminals, the documents, the records, the whole frightful evidence of twelve years of brutality under the Nazis. Early in March, Colonel Rufus S. Bratton, a Regular Army officer, was made acting AC of S G-2—"Plans Group C," the code name for the Berlin staff. I became his Executive Officer and later succeeded him as Chief of Intelligence in Berlin in August, 1945.

The story of how we got to Berlin is now history. The Russians captured the city on the 1st of May 1945, but the Americans were not permitted to enter the city till July 2, 1945. During that time, the Russians had thoroughly looted and visited their excesses of rape and pillage on the rubble pile of Berlin while the American troops, who could have entered the city at least two weeks in advance of the Red Army, cooled their hee[ls] of the Elbe River.

It was impossible, theref[ore] begin the official investigati[on] the rumors of the death of Hitler until mid-July 194[5] story must begin from that

HITLER'S X-RAY PLAT[ES]

At the outset, the Counter[...] gence Corps (CIC) ferre[...] Hitler's former dentist who[...] his possession X-ray plates [...] late leader's head includin[g] and side views. These plat[es] vital to our investigations [...] they would have conclusivel[y] tified any remains which we[...]

Other investigators explo[...] ruins of the Reichschancell[ery] In the trophy room found th[e] of decorations and medals [...] had been stored there. Engi[...] assistants under G-2 had [...]



In einem erneuten Artikel im Januar 1968 erklärt Col. W. F. Heimlich noch einmal kategorisch, dass keine amerikanische Lebensversicherung einen Cent ausbezahlt hätte im Falle Hitler, weil dessen Tod einfach nicht bewiesen werden könnte. Er gibt dann noch einmal alle bereits von uns angeführten Gründe an, warum nicht.

LLIGENCE SAYS...

OT DEAD!'

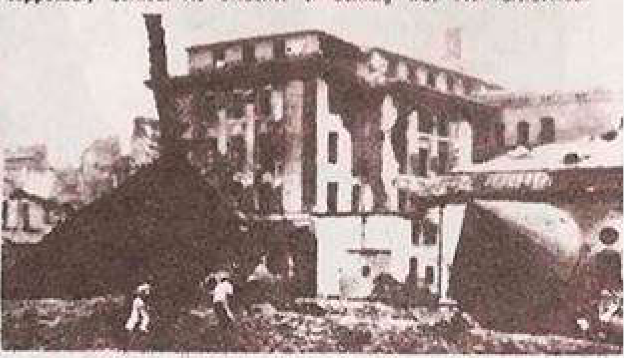





These four pictures, all made from the basic portrait of Hitler at left, show just a few of the possible disguises Hitler could have used to make good his escape. Subtle hairline and mustache alterations change facial appearance; only the eyes cannot be changed.



(ABOVE) An American soldier examines wreckage in the Berlin bunker where Hitler is supposed to have died (BELOW) Investigators search outside the bunker, near the bomb crater where Hitler's body was supposedly burned. No evidence of burning was ever discovered.



Bunker with its three levels, donned gas masks and hip ...ers to go down into the stink- third level which was under ...t three feet of water. Before ... examination could be com- ...ted, that water had to be pumped

...reliminary investigation of the ...und surrounding the Bunker in ... Reichschancellery garden re- ...aled that six feet of earth was ... total depth above the Bunker ...el, everything below that being ... concrete and steel. This had ...at bearing on the subsequent ...estigations.

...y middle August we had col- ...ted a considerable amount of ...a. Chronologically, the story be- ... with Hamburg radio reports of ...y 1 that Hitler had died. On ...y 8, a rumor was broadcast that ...tler's body had been found in the ...rlin ruins. But his servant said that it was not his master's body.

On the 15th of May, 1945, Prime Minister Winston Churchill reported to the House of Commons that his goverement accepted as true the report of Hitler's death but only three weeks later on June 9, Russian Marshall Gregory Zhukov announced that the Russians had no definite facts of Hitler's death or whereabouts and pointed out that the Fuehrer might "easily have escaped by plane from the Reichschancellery area before the fall of Berlin."

STALIN'S OPINION

When the three leaders of state, President Truman, Marshal Stalin, and Winston Churchill, met in Potsdam for the last conference among the Big Three, President Truman is reported to have asked Stalin point-blank if Hitler was dead, and Stalin with characteristic bluntness and brevity replied in one word: "No."

Soon after the war ended, several people reported to have been in the Reichschancellery during the last days were captured and interrogated at great length in the American Occupied Zone of Germany.

Among these were the emotional Hannah Reitsch, a German female pilot, and two officers of the SS. Their story in effect was that Hitler had committed suicide after reading his last will and designating in his political testament Admiral Doenitz President and Doctor Goebbels as Chancellor of the Reich. Hitler also nominated as his executor, Martin Bormann, later tried in absentia at Nuremberg and sentenced to death.

Incidentally, Bormann has never been found although there have been many rumors of his being in various parts of the world. In connection with the investigation into Hitler's death, we definitely dis-

(Continued on page 27)



Hitler (arrow) always had several stand-by planes such as this ready to fly him to some remote part of the world at a moment's notice....

"Police Gazette" bringt dann noch Steckbrief-Photos von Hitler, die zeigen, wie er sich hätte "verändern" können und Heimlich unterstreicht noch einmal die Möglichkeit einer Flucht per Flugzeug.



NEW PROOF HITLE SUICI

SAYS UTE BORM

The plan of Major Kainitsch provided for Der Fuehrer and all the Nazi leaders to escape on two planes—plan also provided for a Sgt. Schmidt to be found burned, in Hitler's uniform and a bullet in his head...



According to plans, Hitler was to escape from Berlin in a light pla an SS sergeant, in his uniform, remained in bunker to pull suic

by BILL DAVIS

A [illegible] World War II, Hitler's escape from Berlin.

The woman, Frau Ute Eva Bormann Riedmann, is the one person who has the inside first-hand knowledge of Hitler's flight.

For years she refused to discuss the matter. But recently Bormann's daughter went to Italy to be married to Gerhard Riedmann. They tried to keep the engagement secret, but Italian reporters spotted the advance wedding notice in a small newspaper in Bolzano.

When Ute and Gerhard arrived in Bolzano, reporters and columnists [illegible] around them. But they refused to be interviewed. Finally, four days before the marriage, one enterprising newsman got to see them alone. He left a visiting card, asking for an interview.

"I don't know how it happened," the reporter said later, "but three days before the marriage Gerhard Riedmann telephoned me, making an appointment. He came right on time with his fiancee, and we drove out to a restaurant outside the city."

For hours Bormann's daughter and her fiance sat with the reporter, sipping beer and chatting. Her disclosures—being printed here for the first time in the United States—provide dramatic details of Hitler's faked suicide and confirm and shed additional light on the *Police Gazette's* exclusive revelation in 1951 that the dictator had escaped.

The woman spoke softly as she recalled how Hitler had called his general staff to a top-secret meeting in battered Berlin in April of 1945. Bombs were exploding outside. The Fuehrer's dreams of conquest were going up in flames. While Bormann's daughter was not at the meeting, she had heard full details of it from members of her family who later escaped from Berlin.

Plans for Escape

"The Allied divisions were already on the point of occupying Berlin when the general staff assembled," she said. "Hitler was there, very excited and very much afraid. Goebbels was there, and many others. My father was there, too. They were laboring on a plan to escape.

"Major Kainitsch prepare thing. Hitler was supposed on a light plane. My fathe stay to the end and spread of the Fuehrer's suicide, c cate it to Admiral Doenitz his will recognized. Then make his getaway in turn other aircraft.

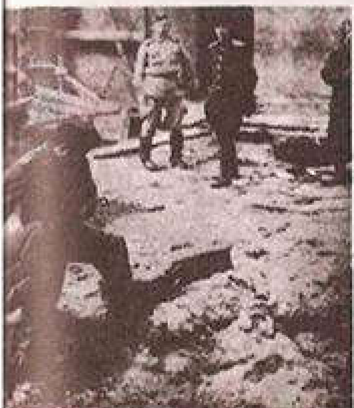
"The second plane never and my father was left in t er. When the Americans a sians occupied Berlin, th charred bodies in the cella Chancellery. Although a b found dressed like Hitler, it the Fuehrer. He had gotten South America."

Frau Riedmann lit a ciga fore continuing.

In einem weiteren langen Artikel in "Police Gazette" vom April 1963 schreibt Bill Davis, daß Ute Bormann (die Tochter Martin Bormann's), bei einem Interview in Italien behauptet habe, daß ein deutscher Major Kainitsch dafür verantwortlich war, Hitler und eine handvoll engster Mitarbeiter in zwei Flugzeugen aus Berlin zu schleusen. Er lebe heute in Südamerika.

IS ALIVE
A FAKE!

EXCLUSIVE INTERVIEW



Allied soldiers at pit where bodies of Eva Braun and Hitler were supposedly burned.



Hitler and aide Martin Bormann, who helped formulate plan for escape. He stayed behind to spread news of Fuehrer's suicide.

Ute Bormann talks to reporter in exclusive interview telling of how Hitler made escape to South America

"Kalnitsch's plan," she said, "provided for a deception. There was to be a stand-in for Hitler in the final climax. It was to be an SS sergeant, a man named Schmidt, dressed in the Fuehrer's clothes. A bullet in his head would make things look like suicide, and a can of gasoline would destroy the body for identification."

Frau Riedmann's account fits in perfectly with independent proof—unearthed by the U.S. Army and the Police Gazette—of Hitler's successful flight.

When the first Russians burst into Hitler's bunker, several bodies were found. Hitler's uniform was on one charred corpse. But Allied intelligence agents obtained X-rays of Hitler's teeth from the dictator's personal dentist and established that the body was that of someone else.

Colonel W. F. Heimlich, former chief of U.S. Army Intelligence in Berlin, reported these results of his investigation:

"I could find no evidence of Hitler's death. He had ample opportunity to escape. There was an airfield and planes available at his disposal."

Hitler Wasn't Depressed

Interviews with Heinz Linge, Hitler's chauffeur, and other members of his staff who saw him a few minutes before his alleged death supported Heimlich. One after another, they said Hitler did not appear despondent or depressed when he called them in to say goodbye.

"He seemed more like a man about to take a trip than a man who was going to die," said one.

All of the members of Hitler's staff conceded that they had not seen Hitler die.

Heimlich used a scientific approach to completely demolish the myth that Hitler was a suicide.

"Analysis of the couch stains where Hitler reportedly killed himself," said Heimlich, "revealed that the stains, while they were human blood, were not of the blood type of Hitler or Eva Braun. There were no bullet holes in the couch or in the wall behind it."

Heimlich was determined to leave no stone unturned in his investigation. After proving positively that none of the corpses found near Hitler's bunker was the dictator's, Heimlich had the entire area dug up to see whether Hitler's body still lay buried.

"I arranged for an American intelligence team to undertake a careful examination and excavation of the Reichschancellery area," said Heimlich. "First, all debris was cleared up. Such odds and ends of war as broken machine guns, ammunition, rifles, helmets, uniforms, bits and pieces of wood were examined.

"The bomb crater, located about four yards from the entrance to the bunker was the prime target. Two screens were erected, one of wire mesh similar to chicken wire and behind it a second one much finer with half-inch holes. Every shovelful of dirt from the bomb crater went through the wide screen and next through the small screen in the hope that any small piece of evidence showing the presence of a human body might be quickly detected.

"The X-ray photographs of Hitler's head gave us expert clues as

(Continued on page 23)

Hat Mattern recht, wenn er diese in der deutschen Antarktik oder zumindest irgendwo in Südamerika vermutet? Warum sollte es nicht so sein? Haben die Opponenten dieser These eine bessere Idee?

Im Jahre 1968 machte der Christian Wegner Verlag in Hamburg von sich reden mit dem Buch des russischen Juden Lev Bezymenski, "Der Tod des Adolf Hitler", das später in Amerika unter dem Titel herauskam, "The Death of Adolf Hitler", von Jove/HBJ Books, New York. Das Buch ist ein typisches, kommunistisches Propagandaschmierwerk, in dem dunkel von einer Achse Faschismus-Kapitalismus-Nato gemunkelt wird.

Es ist evident, daß hier mit Hitler auf "Bauernfang" gegangen wird. Der nun von den Russen offiziell als tot und seziert bewiesene Hitler (mit einem Hoden), hat sich also vergiftet mit Zyankali. Auf Seite 96 lesen wir allerdings daß Günsche bei Hitler einen Pistoleneinschuß in der rechten Schläfe sah. Linge dagegen in der Linken. Kempka wiederum im Mund.

Da Zyankali sofort wirkt, ist es unmöglich sich erst zu vergiften und dann zu erschiessen, denn bereits Tote, erschiessen sich selbst bei den Russen nicht.

Also muß man annehmen, Hitler hat sich erst in die Schläfe geschossen, was auch wiederum komisch anmutet, denn er soll ja wie Espenlaub die ganze Zeit gezittert haben, und anschließend hat er dann das Gift genommen, Kempka aber behauptet, der Führer habe sich in den Mund geschossen, also so eine Geistesgegenwart, nachdem er sich entweder durch Kopf- oder Rachenschuß getötet hatte, zerbiss Hitler schnell noch eine Glasampulle mit Zyankali, damit er auch wirklich tot sei.

Selbst der leichtgläubigste Zeitgenosse muß über soetwas stutzig werden. Deshalb muß jetzt jemand gefunden werden,der dem toten Diktator, den "Coup de grâce" (den Gnadenschuß) gibt.

Ein paar Namen fallen; nun werden Hitlers größte Verehrer und nächste Gefolgsleute in Mordkomplizen oder Selbstmordassistenten verwandelt. Auf Seite 90 in "The Death of Adolf Hitler" wird Adjudant Günsche, Diener Linge, Chef der Leibgarde Rattenhuber, Führerpilot Baur und Reichsleiter Bormann der Reihe nach verdächtigt, Hitler sozusagen den Fangschuß gegeben zu haben. Am Ende bleiben noch Günsche und Linge übrig. Wohlbemerkt keiner der zwei errinnert sich später in welcher Schläfenseite er Hitlers Wunde sah oder welche Schläfenseite sie selbst mit

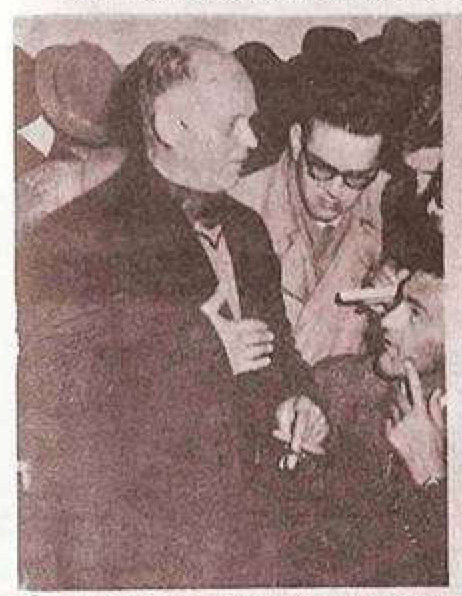
der Pistole zum Coup de Grâce einschossen. Die Sowjets verdächtigen Günsche bis zum heutigen Tag. Auf Seite 100 besteht Professor Smolyaninov, "alle Spekulation über Schüsse seien inkonklusiv, Hitler sei durch Gift gestorben."



Erich Kempka, Hitler's chauffeur and only personal aide captured by Western allies after fall of Berlin, was first one to tell several different versions of Hitler's "suicide."



Heinz Linge, the Fuhrer's valet, told Russians one story of Hitler's death—but upon being repatriated from behind Iron Curtain after 10 years, now has two other variations.



Gen. Hans Baur, personal pilot to Hitler, is third "eyewitness" to change his original testimony—and now claims he never viewed the suicide or corpses.



Scientific observation that Adolf Hitler's body couldn't be cremated as witnesses described, was made by Dr. Wilton M. Krogman, professor of physical anthropology at University of Pennsylvania.

Die drei wichtigsten Augenzeugen änderten laut Peter Lamb in seinem Artikel "Hitler lebt in Russland" ihre den Russen abgegebenen Geständnisse, nachdem Sie aus der Gefangenschaft entlassen worden waren.

Professor Dr. Wilton M. Krogman von der Universität Pennsylvanien bewies, daß Hitler unmöglich auf die Art und Weise, wie von den Augenzeugen beschrieben, verbrannt worden sein konnte.

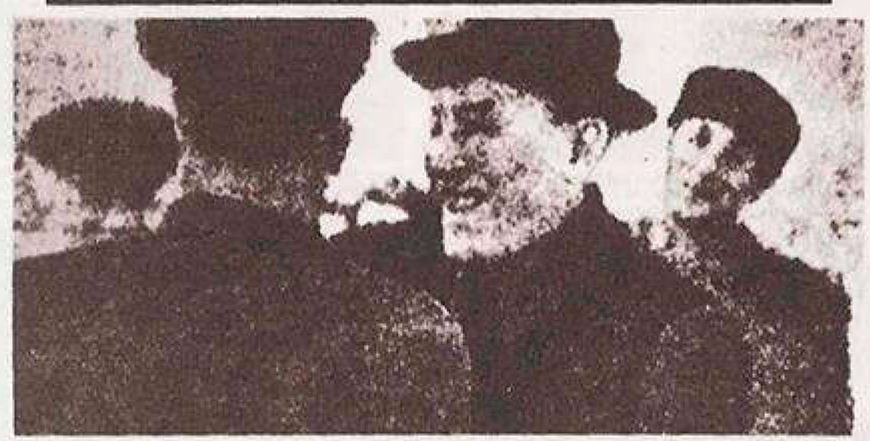
Und um alle Klarheiten zu beseitigen, besteht der Chef der "Autopsy Commission, Chief Expert, Forensic Medicine, 1st Byelorussian Front, Medical Service, Lieutenant Colonel Dr. Faust Shkaravski," also der vor Stalin verantwortliche Mann, auch auf Seite 100, daß: "Alle phantasiereichen Rekonstruktionen eines Erschiessens," Dummheit wären. "Die Tatsache der Vergiftung ist unbestreitbar bewiesen. Egal was man heute behauptet. Unsere Kommission konnte von einer Schußwunde keine Spur am 8. Mai 1945 finden."

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

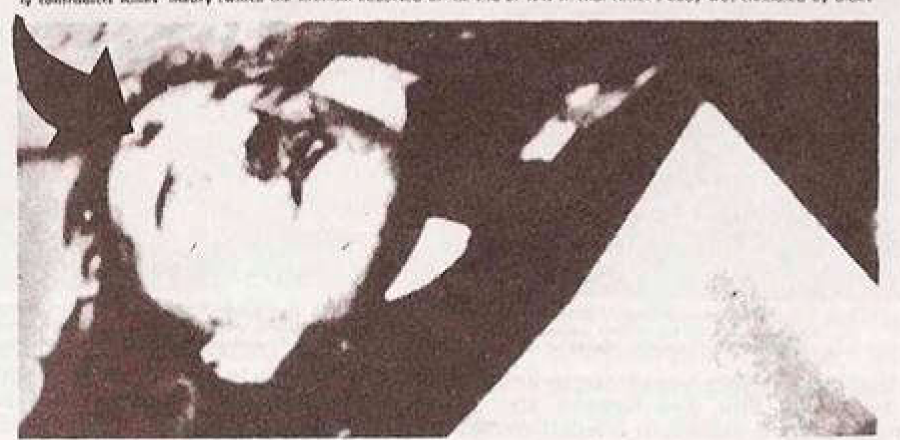
СССР

Казахстанская правда

Орган Центрального Комитета Коммунистической партии Казахстана, Верховного Совета и Совета Министров Казахской ССР



Here is the front page of the Kazakston Pravda, a provincial Communist newspaper, that branded the Soviets liars. Ex Red Army soldier, Ilja Sianow (above) claimed that he took picture of Adolf Hitler's body (below) in Fuhrer's bunker. This photo, a fake, was included in Russian film "The Fall of Berlin" which was released in 1952. This "documentary" directly contradicts Allies' theory (which the Kremlin endorsed at the end of WW II) that Hitler's body was cremated by order



Die "Kazakstan Pravda" brachte auf der Titelseite zwei Bilder, eines von dem russischen Soldaten Ilja Sianow (mit Hut, oben), der das untere Bild im Garten der Reichskanzlei 1945 selbst photographiert zu haben vorgab. Der Kopf eines sehr jungen Mannes ist darauf sichtbar, mit einem kleinen Einschussloch genau in der Mitte der Stirn, also nicht im Rachen oder der Schläfe, wie die Augenzeugen berichteten.

Wer lügt nun? Und wenn gelogen, verdreht und vermutet wird, warum? Laut dem sowjetischen Autor Bezymenski ist Hitlers Tod jetzt einwandfrei bewiesen! Oder soll ich sagen, eine der vielen Hitlerleichen wurde als tod befunden.



Ex-C.I.A. chief Bedell Smith: "Nobody can say that the Fuehrer is dead."

Red Gen. Zhukov: "We have found no corpse that could be Hitler's."

Gen. Eisenhower: "The Reds uncovered no evidence of Hitler's death."

Der ehemalige C.I.A. Chef Bedell Smith behauptet: "Niemand kann sagen, der Führer ist tot!"

Sowjet-General Zhukov sagte: "Wir fanden keinen Körper, der Hitler's sein könnte!"

General Eisenhower erklärte: "Die Roten entdeckten keine Beweise von Hitler's Tod."



At Potsdam Conference, President Truman asked an important question of Stalin: Was Hitler dead? Stalin firmly replied, "No!"

Khrushchev ordered latest flood of phony Red propaganda in an effort to prove that Hitler had died in Berlin.

In Potsdam stellte Präsident Truman Stalin eine wichtige Frage: War Hitler tot? Antwort von Stalin, ein energisches NEIN!

Nikita Khrushchev befahl die Flut der Verfälschungspropaganda über Hitlers angeblichen Tod am 30. April 1945 in Berlin.

Der russische Film "Der Untergang Berlins" von 1952 zeigte eine intakte Hitlerleiche mit Schuss in der Stirn, obwohl für 7 Jahre von den Alliierten behauptet worden war, Hitlers Leiche wäre verkohlt und halb verbrannt gewesen.

Zum Abschluß dieses Themas möchte ich noch einen sehr prominenten "deutschen" Rechtsanwalt zu Wort kommen lassen. Er ist wahrhaftig einer der berühmtesten oder auch berüchtigtsten Nazijäger und Deutschlandexperten, bei Namen Robert M. W. Kempner. Er ist einer der wenigen, der ehrlich sagen kann, die Nazis schon immer erkannt und gehaßt zu haben. Ein hoher Beamter in Preußischen Staatsdiensten vor 1933, Rechtsberater der Preußischen Polizei, dem Innenministerium untergeordnet, hat er immer wieder versucht, die N.S.D.A.P. vor 1933 auf juristische Weise unschädlich zu machen. Er verlor seinen Posten nach 1933, arbeitete aber unbehelligt als Rechtsanwalt bis 1935. Die bösen Nazis nahmen das ihrem jüdischen Landsmann natürlich etwas übel, und er fühlte sich bald unwohl in Adolf Hitlers neuem Reich der aufblühenden Wirtschaft und der inneren Versöhnung. Er wanderte 1935 nach Florenz und 1939 von dort nach dem seinen Rassengenossen als gelobtes Land erscheinenden Amerika aus. Im Herzen dem Haß gegen die Nazis und der Rache verschworen.

Durch einflußreiche Rassenbrüder fand er schnell Arbeit in einer Lehrstelle als "research associate" an der Universität Pennsylvanien and war gern gehörter und auch abgedruckter Experte, jetzt als U.S.-Patriot im Kampf gegen die Deutschen. Wie es der Zufall mal nun will, kommt Herr Kempner mit den amerikanischen Kreuzzüglern General Eisenhowers wieder nach Deutschland zurück. Natürlich in amerikanischer Uniform.

Wie der Engländer Richard Hardwood in seiner ausgezeichneten Schrift, "Nuremberg and other War Crimes Trials", auf Seite 44 schreibt, arbeitete Kempner teilweise für das U.S. Justizministerium und auch die O.S.S. aus der später die C.I.A. hervorging. In Nürnberg war er einer der eifrigsten U.S. Ankläger gegen die verhaßten Nazis.

Die New York Times vom 6.10.46 beschreibt Kempner als "Jacksons Experte über Deutschland" und am 7.10.46 sogar als "Chief of Investigation and Research for Jackson" (Chef für Untersuchung und Nachforschung).

Herr Kempners Wissen über die N.S. Persönlichkeiten geht also gut 50 Jahre zurück. Er kannte sich aus in allen Branchen des deutschen Staates, Rechtes und der Partei

und ihren Gliederungen. Seit er für die siegreichen Amerikaner arbeitete, war seiner Macht kaum Grenzen gesetzt. Und viele Deutsche bekamen das am eigenen Leibe und am eigenen Leben zu spüren. Viele deutsche Frauen verloren durch ihn ihren Mann. Viele deutsche Kinder wurden durch ihn vaterlos. Der Name Deutschlands wurde Dank Kempners Arbeit, für Generationen synonym mit Massenmord und Kriegsverbrechen. Wenn er etwas über die Nazis und ganz besonders Hitler zu berichten weiß, sollten die Deutschen gut zuhören.

Carlus Baagoe, der Autor des Buches, "Geburtswehen einer neuen Welt, Die Weltverbrecher und ihre Knechte" berichtet auf Seite 231, 232, 233, von Herrn Kempners sensationellen Äußerungen Mitte März 1972 zum Thema Hitlers Tod. Er schreibt: "Ohne besonderen Grund... unterbrach ich meine Arbeit und stellte das ZDF ein. War es Zufall, Schicksal oder Vorsehung?

Herr Löwenthal hatte seinen Volksgenossen, Herrn Robert M. W. Kempner, den ich zuvor kurz erwähnte, zum Interview gebeten. Dieser bestätigte, daß die in Berlin gefundene angebrannte, männliche Leiche nicht die von Adolf Hitler gewesen sein konnte, und zwar aus folgenden Gründen: die Kiefernpartie stimmte nicht mit der Hitlers überein, und außerdem hatte die Leiche nur einen Hoden, was für Hitler nicht zutraf.

Dieser Bericht kam sehr, sehr spät, aber er kam. Ich bezweifle nicht, daß die Sowjetrussen bereits nach der Obduktion der Leiche im Jahre 1945 zu diesem Schluß kamen. Sie ließen bei dieser Obduktion ihre damals noch lieben Verbündeten nicht dabeisein, denn die Hitler-Leiche gehörte einzig und allein dem Berlin-Sieger. Arme Berlin-Sieger! Nun haben sie von allen untersuchten Leichen doch keine Hitler-Leiche aufzuweisen!

Herr Löwenthal vergaß nicht, dreimal zu betonen, daß Hitler bestimmt tot sei! Doch er vergaß zu erzählen, wie Hitler wirklich ums Leben kam. Herr Robert M. W. Kempner wird uns auch hier weiterhelfen.

Das "Hamburger Abendblatt" berichtet: "Neue Rätsel um Hitlers Tod, Frankfut, 25. Februar 1972:

'Nur um Legendenbildung vorzubeugen, beabsichtigt eine international wissenschaftliche Kommission, der auch

ich anghören werde, noch einmal in Ostberlin nach Hitlers Leiche zu graben.'

Dies erklärte Robert M. W. Kempner, der ehemalige US-Ankläger beim Kriegsverbrecher-Prozeß in Nürnberg dem ASD.

Es habe sich, so meinte Kempner, einwandfrei herausgestellt, daß die Kiefernpartie, die der damaligen sowjetischen Untersuchungskommission als Schädelteil Hitlers vorgelegt worden ist, auf keinen Fall von Hitler stammen könne. Deshalb habe er in einem Brief an DDR-Ministerpräsident Stoph um Graberlaubnis im Garten der ehemaligen Reichskanzlei ersucht. Kempner: 'Die Expertenkommission, die dies übernehmen wird, ist noch nicht vollständig. Augenblicklich verhandeln wir mit einem britischen Wissenschaftler. Die Kommission wird international zusammengesetzt sein. Von deutscher Seite gehört ihr bereits der Historiker Dr. Werner Maser an.'"

Hierzu mein Kommentar:

"Herr Kempner verheimlicht, daß Sowjetrußland, trotz der angeblich gefundenen 'Hitler-Leiche', alle in der Nähe gefunden Männerleichen einsammelte. Außerdem hatten sie Frauen eingesetzt, um die ganze Umgegend nach vermeintlichen Hitler-Leichen umzugraben.

Trotzdem bezweifeln wir nicht, daß Herr Kempner, wenn Herr Stoph von Sowjetrußland die Erlaubnis bekommt, eine erneute Grabung zuzulassen, in der Lage sein wird, die richtigen Männer für seine 'wissenschaftliche Kommission' zu finden. Wir bezweifeln aber auch nicht, daß eine solche Kommission (ähnlich der sowjetrussischen in Katyn) ein Hitler-Skelett finden wird. Es ist aber wohl eine Warnung angebracht: Behaupte nicht voreilig, die von der Kommission gefunden Knochen seien ganz bestimmt die von Hitler! Man setzt sich nähmlich der Gefahr aus, sich nochmals geirrt zu haben!"

Eine wahrhaft sensationelle Enthüllung. Den biederen Deutschen, alle fest überzeugt von der Goebbelschen Version des in Walhall eingegangenen Kriegsherrn und Führers, mit vorangegangenem Selbstmord durch Erschiessen und Vergiften, wie es die alliierte Propaganda ja verstanden haben will, ging das über den Horizont.

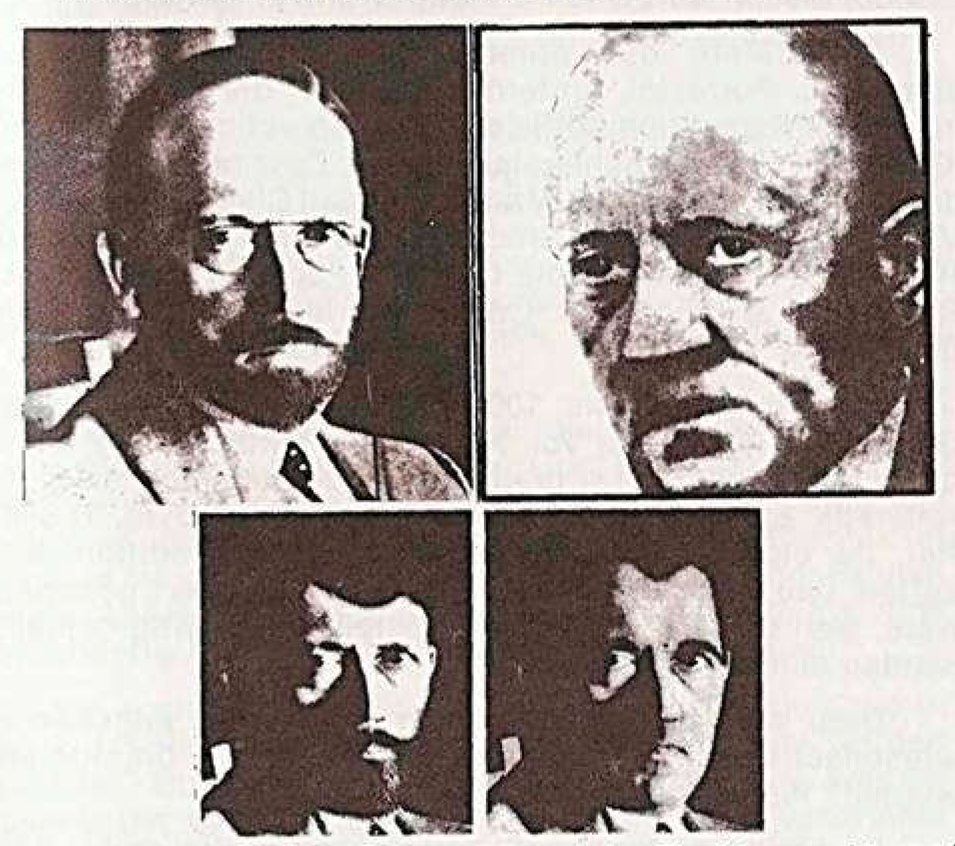
Sie konnten sich aus Kempners Worten nichts zusammenreimen, damals nicht und heute erst recht nicht.

Ehrlich gesagt, ich verstehe auch nicht so richtig,was hier vor sich geht und kann bis heute nicht so richtig durchblicken. Aber eines habe ich in den letzten zwanzig Jahren meines politischen Studiums gelernt. Wenn ein Jude vom Kaliber eines Robert Kempners sich in aller Öffentlichkeit zu solchen Aussagen hinreissen läßt, dann sollten wir Deutschen auf der Hut sein.

Mich persönlich interressiert natürlich ob es Hitler 1945 gelang sich abzusetzen. Es wäre auch sicher eine recht abenteuerliche Geschichte, wie es bewerkstelligt wurde, wohin die Fahrt oder der Flug ging.

Was tat Hitler im Exil? Wie lange lebte er? Kehrte er jemals, inkognito nach Deutschland zurück? Oder lebt er gar heute noch?

Wissen Sie wo? Eventuell in Neu-Schwabenland.



Hitler, wie er von den Alliierten 1945 auf der Flucht gesucht wurde, und wie er heute als Greis ausssehen könnte!

Was ging nun wirklich vor in der Welt 1946-1948? In Europa war es die Zeit der hysterischen anti-deutschen Hetzpropaganda. Es war die Zeit der Kriegsverbrecherprozesse, der Willkür, der Sieger und der seelischen und körperlichen Not größter deutscher Volksschichten. Abgestumpft durch die vielen schockierenden Ereignisse, kämpfte jeder um das nackte Überleben.

Im militärisch siegreichen Ausland aber gingen Gerüchte über deutsche U-Boote in Südamerika um, die von Tatsachen immer wieder erhärtet wurden. So brachte die renomierte, französische Zeitung, "France Soir", am 25. September 1946 in großer Aufmachung einen sensationellen Artikel über ein deutsches "Phantom U-Boot": "Fast 1-1/2 Jahre nach Beendigung der Kampfhandlungen in Europa..."

Das wiederum brachte nun die Amerikaner zu dem Entschluß, diesen Gerüchten auf den Grund zu gehen.

Auf Befehl des amerikanischen Marinesekretärs, James V. Forrestal, unternahmen sie die größte Antarktische Expedition, offiziell als "Operation Highjump" (Operation Hochsprung) getauft. Unter Zusammenarbeit mit dem Flottenchef der U.S. Marine, Admiarl Chester W. Nimitz, Vizeadmiral Forrest P. Sherman und dem Rear Admiral Roscoe F. Good wurde die Operation schnell verwirklicht. Rear Admiral Richard H. Cruzen führte die Detailplanung durch.

In seinem beinahe 100-seitigen Bericht in National Geographic Magazine, Vol. XCII, No. 4, Oktober 1947, über diese U.S. Expedition schreibt der berühmte amerikanische Antarktik Explorer, Rear Admiral Richard E. Byrd, U.S.N. Ret., der eigentliche Führer dieser größten Expedition aller Zeiten, daß die U.S. Navy" leider sehr behindert gewesen wäre, weil diese Operation so übereilt und hastig geplant werden mußte." (Seite 430)

Dazu wäre zu fragen: Warum mußte eine angebliche wissenschaftliche Expedition so übereilt organisiert werden? Warum die Eile? Warum die Zeitnot?

Es stellte sich schnell heraus, warum die große Eile geboten war. Kurz vor seiner Abreise am 2.12.1946, versicherte Byrd anwesenden Presseberichterstattern "Meine

Expedition hat militärischen Charakter." Die Expeditionsteilnehmer bestanden ausschließlich aus 4000 Matrosen und Marinesoldaten, die Proviant für 8 Monate mit sich führten.

Die Flotte bestand aus einem Konvoy von stattlicher Größe und Feuerkraft. Das Führerleitschiff die "Mount Olympus" mit Rear Admiral Richard Byrd an Bord; dem Eisbrecher "North Wind"; dem Flugbootmutterschiff "Pine Island"; dem Zerstörer "Brownsen"; dem Flugzeugträger "Philippine Sea"; dem U-Boot "Sennet"; dem Eisbrecher "Burton Island"; den zwei Begleitschiffen, "Canistead" und "Capacan" sowie einem weiteren Flugbootmutterschiff, "Currituck" und einem zweiten Zerstörer, "Henderson".

Am 26. Dezember 1946, wurde von England bekanntgegeben, daß eine englisch-norwegische Expedition, die sich in den Südpolargewässern der Bahia Marguerite aufhalte, zur Unterstützung von Byrd zur Verfügung stehe. Weitere acht Nationen, darunter auch Russland waren zur gleichen Zeit mit "Wetterstudien und Klimafragen" in der Antarktik beschäftigt.

Obwohl in Europa, Amerika und Russland sich bereits militärisch im "Kalten Krieg" gegenüberstanden, waren sie in der Antarktik zur gleichen Zeit ein Herz und eine Seele.

Der Bericht Byrds strotzt von vielen schwarz-weiß und Farbphotos, alle praktisch militärischen Inhaltes, und voller Soldaten, Panzer, Raupenschlepper, Bomber, Hubschrauber usw.

Unter der Überschrift, "Einkreisung eines Kontinents geplant" schreibt Byrd, sein Plan wäre, Seite 437, den Kontinent von drei Fronten aus zu "attackieren". Auf Seite 432 meint er, daß unter seiner Regie ein Aufklärernetz in wenigen Wochen den antarktischen Kontinent umspannen werde. Auf Seite 434 schlägt er vor: "Das nächste Mal eine kombinierte Armee- und Marineexpedition zu planen."

Die Expedition wird auch sofort aktiv, nachdem sie in der Antarktik angekommen sind. Schwimmpanzer werden gelandet, Bulldozer und andere Kettenfahrzeuge werden ausgeladen und brausen schneestobend mit wehendem Sternenbanner landeinwärts. Wohin oder gegen wen wird in diesem Artikel nicht erwähnt?

Allerdings ist es interressant,daß Byrds Maschine beim Versuch den Pol zu erreichen und gewisse antarktische Gebiete zu überfliegen, Motorausfall erlitt (Seite 460) und aus unerklärlichen Gründen die Heizung ausfiel, der Autopilot versagte, die Fenster rapide zufroren und Benzin in den Tanks anfing zu verdunsten. Sauerstoffmangel bedrohte die ganze Mannschaft. Der Orientierungsinn ging verloren.

Eine andere Maschine flog in eine Wetterfront,die einer großen Schüssel Milch glich, es gab keinen Horizont und die erfahrenen Piloten wußten nicht wo sie waren, keiner konnte ausmachen ob es Nebel, Nebelregen, Wasserdunst oder Schnee war. Kurz darauf zerschellte die Maschine. Drei Besatzungsmitglieder kamen um, als die Maschine explodierte.

Dieser und andere Unfälle, zusammen mit den Erfahrungen des "einfach nicht Durchkommens in gewisse Gebiete," veranlaßte den frühzeitigen Abbruch der Expedition.

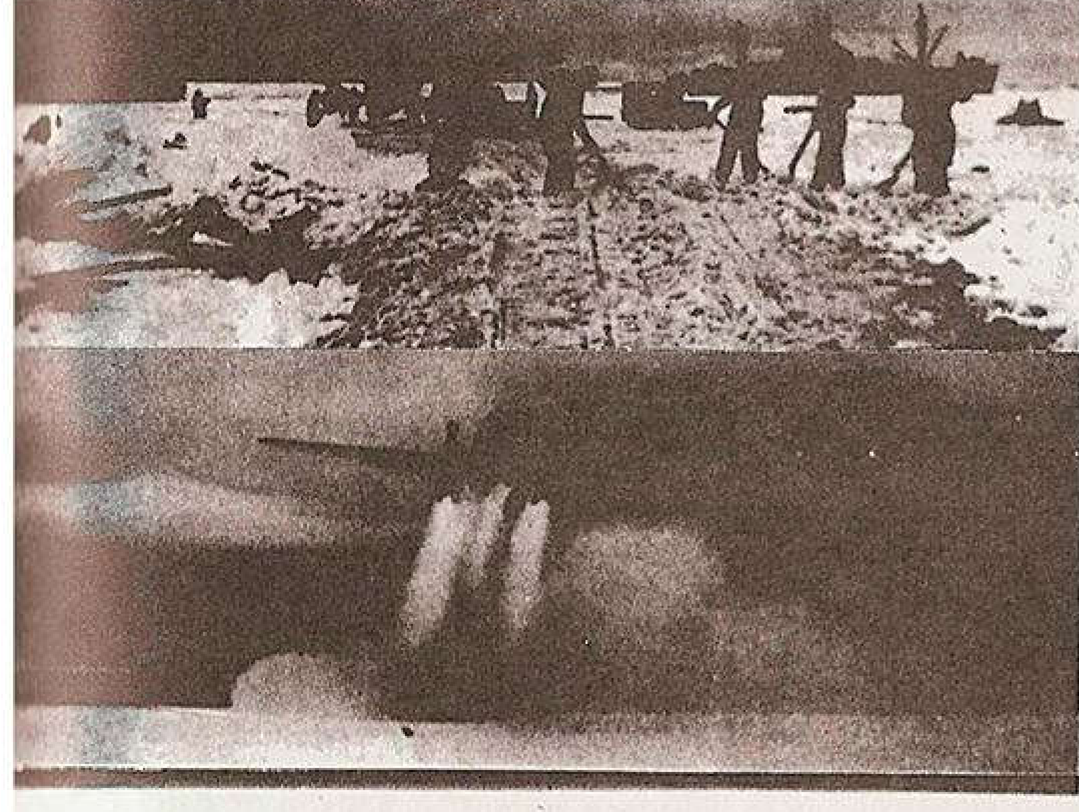
Es sei hier noch erwähnt, daß auf dieser "rein wissenschaftlichen" Expedition, auch die Presse sehr stark vertreten war, und zwar mit 9 Zeitungsreportern, 2 Radiokommentatoren, Repräsentanten der drei großen Presseagenturen, UPI, AP und Reuters; mehrere Leute der größten Tageszeitungen und der großen Radio- und Fernsehnetworks. Aber keine rein wissenschaftliche Expedition der Welt ins ewige Eis der unbewohnten Antarktik, zieht soviel "Presseinterresse" auf sich. Was wurde dort drunten an Neuigkeiten erwartet?

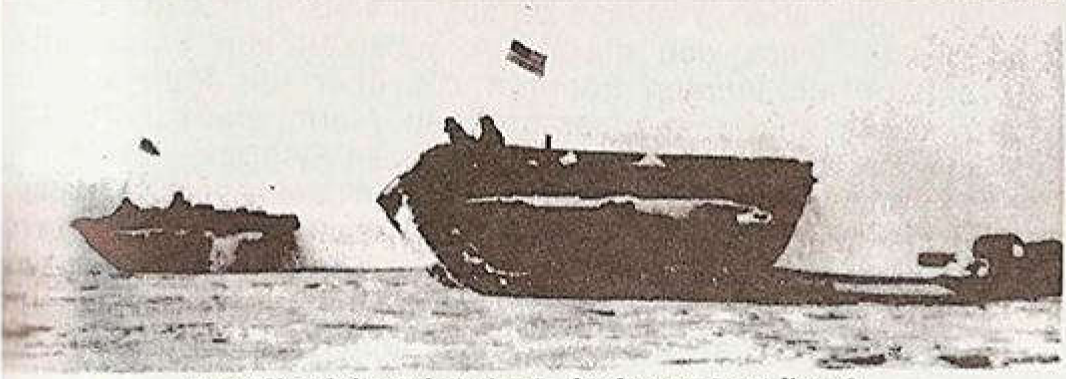
Laut dem spanishen Buch "Hitler esta vivo", Seite 161, habe Admiral Byrd von Reportern in die Enge getrieben geantwortet: "Er sei vorbereitet, den letzten verzweifelten Kampf Hitlers zu brechen und ihn zu vernichten, falls es ihm gelänge, ihn in seinem 'Neu-Berchtesgaden' innerhalb Neu-Schwabenland, im Königin-Maude-Land, habhaft zu werden!"

Admiral Byrd schließt seinen Bericht mit einer Warnung an Amerika, sich zu rüsten für einen bevorstehenden Kampf in den Polarregionen, die als Schlachtfelder in zukünftigen Konflikten von größter strategischer Bedeutung wären. (Seite 520)



Landung von amphibischen Fahrzeugen.





Angriff auf die Geheimbasis des letzten Battalions?

...go de Chile, miércoles 5 de marzo de 1947 De As...

Spanischer Text des Admiral Byrd Interviews vom 5. März 1947.

El almirante Richard E. Byrd se refiere a la importancia estratégica de los polos

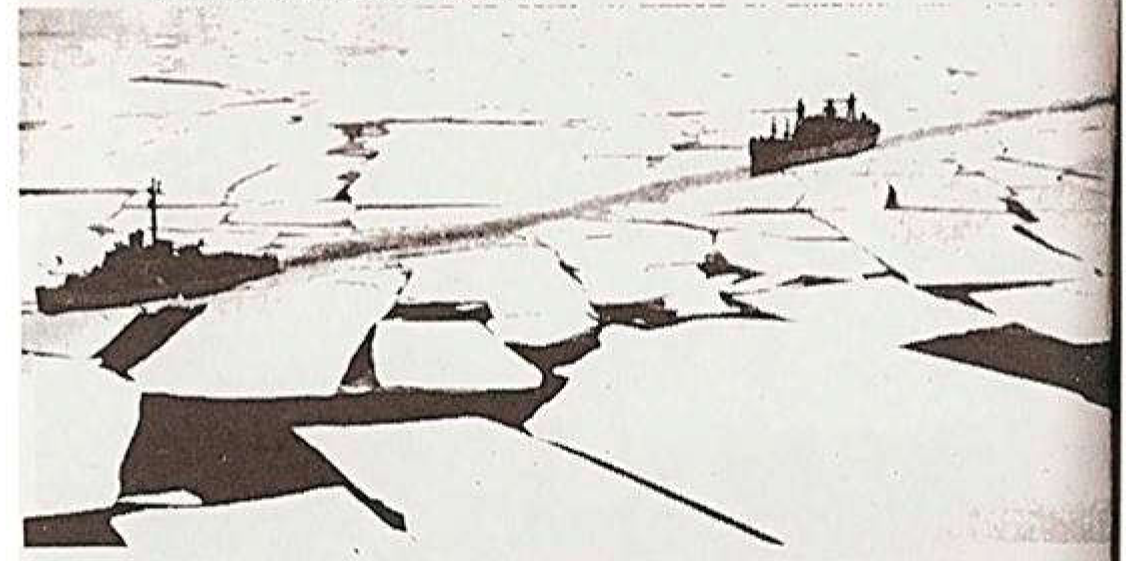
(Por Lee Van Atta, para "El Mercurio")

A BORDO DEL MOUNT OLYMPUS, EN ALTA MAR, 4. -- (ESPECIAL). - El almirante Richard E. Byrd ad-

constituyen los últimos reductos de defensa contra una invasión.

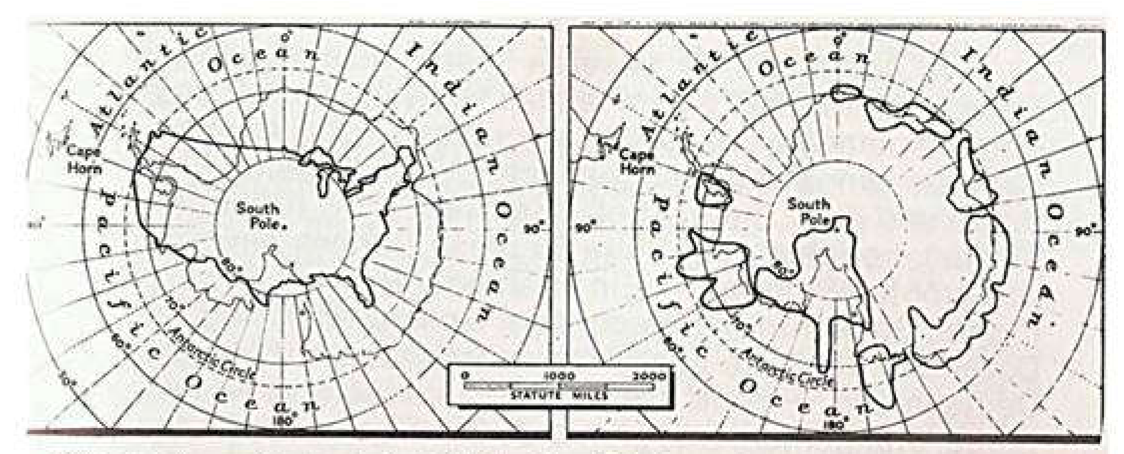
"Yo puedo darme cuenta

Am 5. März 1947, bringt die in Santiago, Chile, erscheinende Tageszeitung, "El Mercurio", einen Sonderbericht ihres Reporters Lee van Atta, der sich mit Admiral Byrd an Bord des "Flagship" (Führungschiffes) "Mount Olympus" befand.

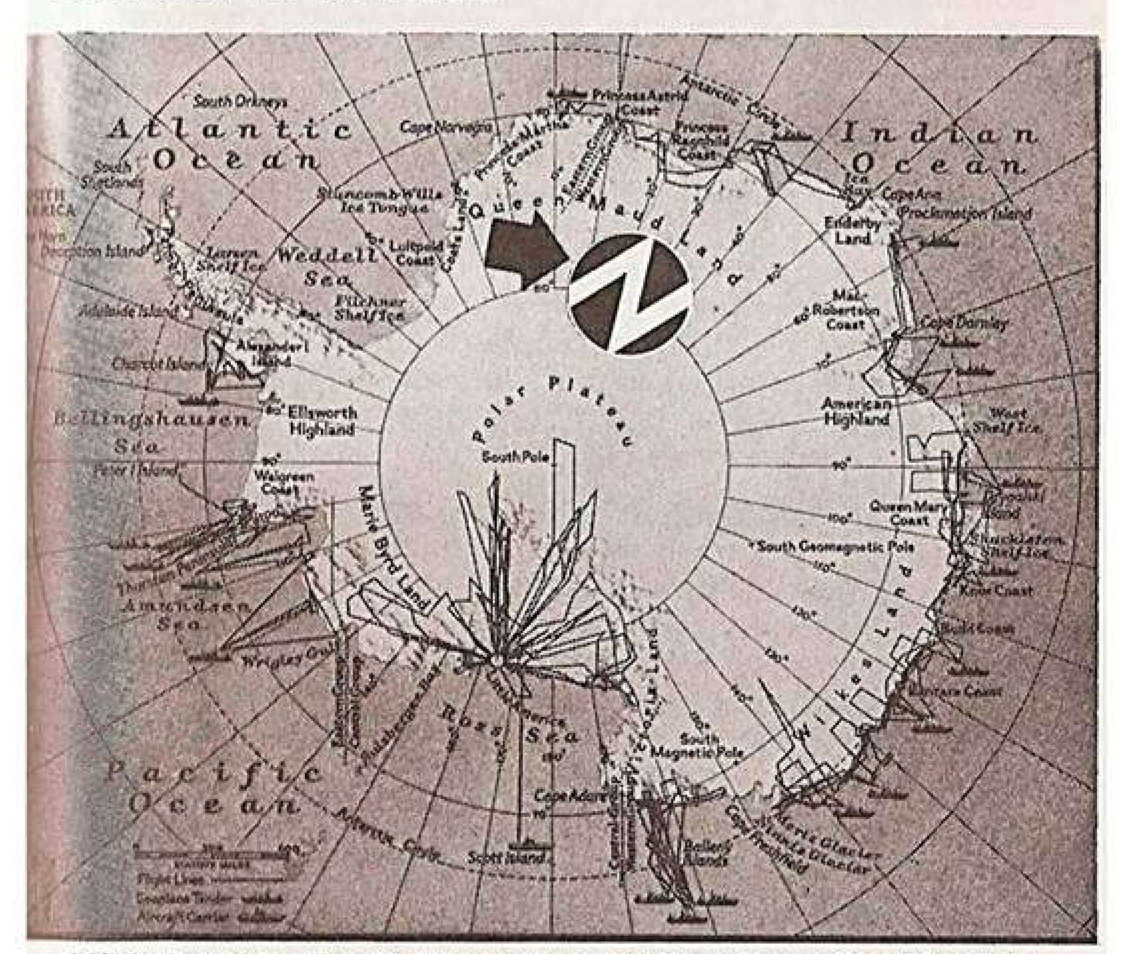


Geleitzug der U.S. Marine im antarktischen Eis.

Unter der Überschrift, "Die Strategische Wichtigkeit der Pole", heißt es: "Admiral Byrd möchte niemanden Angst einjagen, aber er müsse darauf hinweisen, daß es bittere Realität wäre, daß die U.S.A. jederzeit von Flugzeugen angegriffen werden könnten, die über die Pole kämen. Amerika müßte in einer stetigen Alarmbereitschaft sein (alert and vigilant) entlang der ganzen Eisgrenze der Polarregionen, weil diese die letzte Bastion (last redoubt) für eine Invasion gegen Amerika wären. In einem anderen Satz warnt er gegen die Möglichkeit einer Invasion Amerikas, aus der Luft, von den Polarregionen kommend ("...against the possibility of an aerial invasion launched from the polar regions.").



Wie riesig groß die Antarktik im Vergleich zu den U.S.A. ist, läßt sich aus der Karte links ermessen — die Karte rechts zeigt die von Alliierten erforschten Gebiete.



Offizielle Karte, die die Flugrouten der Amerikaner über der Antarktik zeigt, während der 1947 stattfindenten Byrd Expedition. Nur ein Flug findet über deutschem Gebiet statt und das nur am Rande, der wegen Desorientierung des Piloten und Ausfallen der Instrumente frühzeitig abgebrochen wird.

Wir überlassen es unseren Lesern diese Gedanken zu Ende zu führen, mit einem letzten Hinweis,den wir einem in Amerika erschienen Buch entnehmen. Die Autoren des Buches, ein bekanntes jüdisches Schriftsteller-Ehepaar, Ralph und Judy Blum. Titel: "Beyond Earth" (Über die Erde hinaus), berichten auf Seite 65 diese Buches einen Vorfall von größter Wichtigkeit. Ein erfahrener Pilot der 415th Night Fighter Squadron (415 Nachtjäger Geschwader) flog" am 22. Dezember 1944 um sechs Uhr morgends über Hagenau in Deutschland. Plötzlich sahen er und sein Co-Pilot zwei große, orangenfarbene, glühende Scheiben, vom Boden aus schnell in ihre Richtung aufsteigen. Sobald sie die amerikanishe Jagdmaschine eingeholt hatten, 'blieben die Scheiben auf gleicher Höhe und folgten mir für zwei Minuten lang durch die schwierigsten Flugmanöver in perfekter Präzision nach. Nach einigen Minuten drehten sie ab unter perfekter Kontrolle und erloschen plötzlich."

Auf Seite 67 des gleichen Buches bringen sie einen Report der Technical Intelligence Division of the U.S. Strategic Air Force (Technische Intelligenz Abteilung der U.S. Strategischen Luftwaffe), 1944 in London. "Wir erhielten alarmierende Berichte von verschiedenen Stellen, daß Bomber, die von Deutschland zurückkehrten, immer mehr über mysteriöse Motorausfälle klagten. Spione und deutsche Gefangene berichteten von einer geheimnisvollen Waffe,die dafür verantwortlich wäre.

"Nach eingiebiger Diskussion unter Intelligenz-Fachleuten kamen wir zu dem Schluß, daß die Deutschen eine neue Geheimwaffe einsetzten, die das elektrische System unserer Bomber störten. Es gab uns großes Kopfzerbrechen, denn wir wußten, daß es die ganze Stromproduktion Europas benötigen würde, um einen Kurzschluß bei einem B-29 Motor zu verursachen. Deutschland aber hatte Europa bereits verloren."

"Ein Sonderflugzeug wurde ausgestattet mit allerhand Meßgeräten. Der Pilot war Freiwilliger, und er kam von seiner Mission wie ein Wahnsinniger zurück. Er tobte, schrie, war wütend und hysterisch. Niemand konnte von ihm erfahren was passiert war."

"Am nächsten Tag hatte er alles vergessen. Die Instrumente zeigten nichts. Spätere Überflüge brachten nichts Neues ein."

Könnte es sein, daß Admiral Byrd und seine Piloten in der Antarktik solchen Waffen zum Opfer fielen?

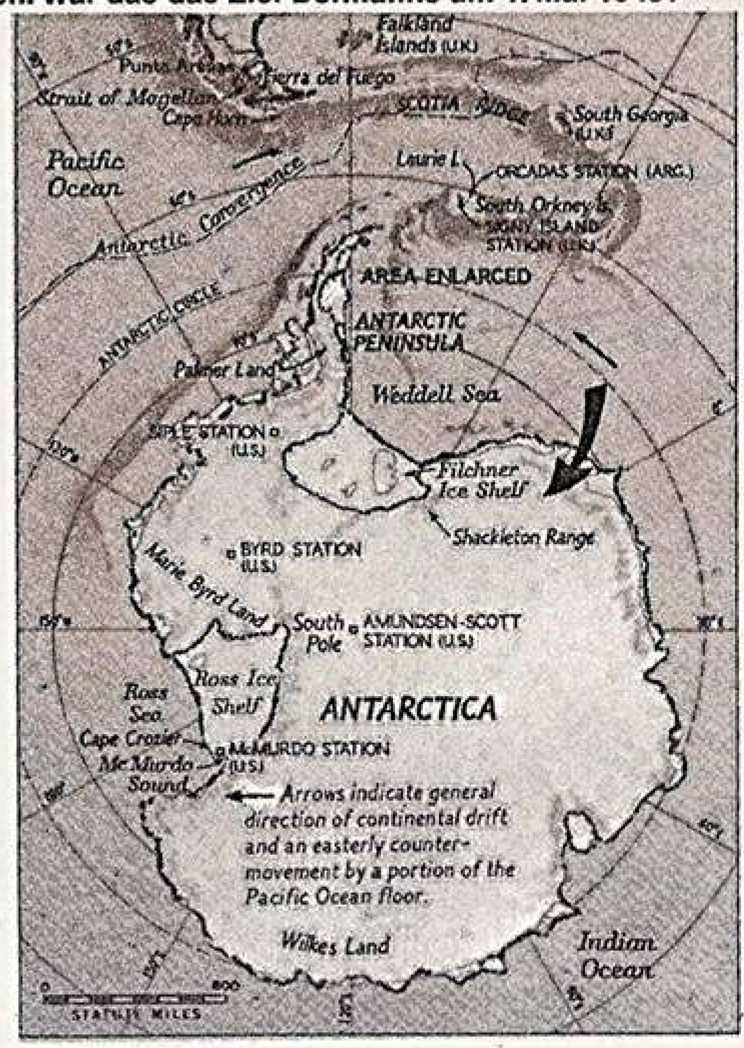
Admiral Byrd kehrte nach Amerika zurück und wurde kurz danach in ein Marinehospital eingeliefert. Er kam nie mehr lebend heraus. Seine Papiere und Aufzeichnungen werden bis heute vom Staat und der Familie als streng geheim behandelt.

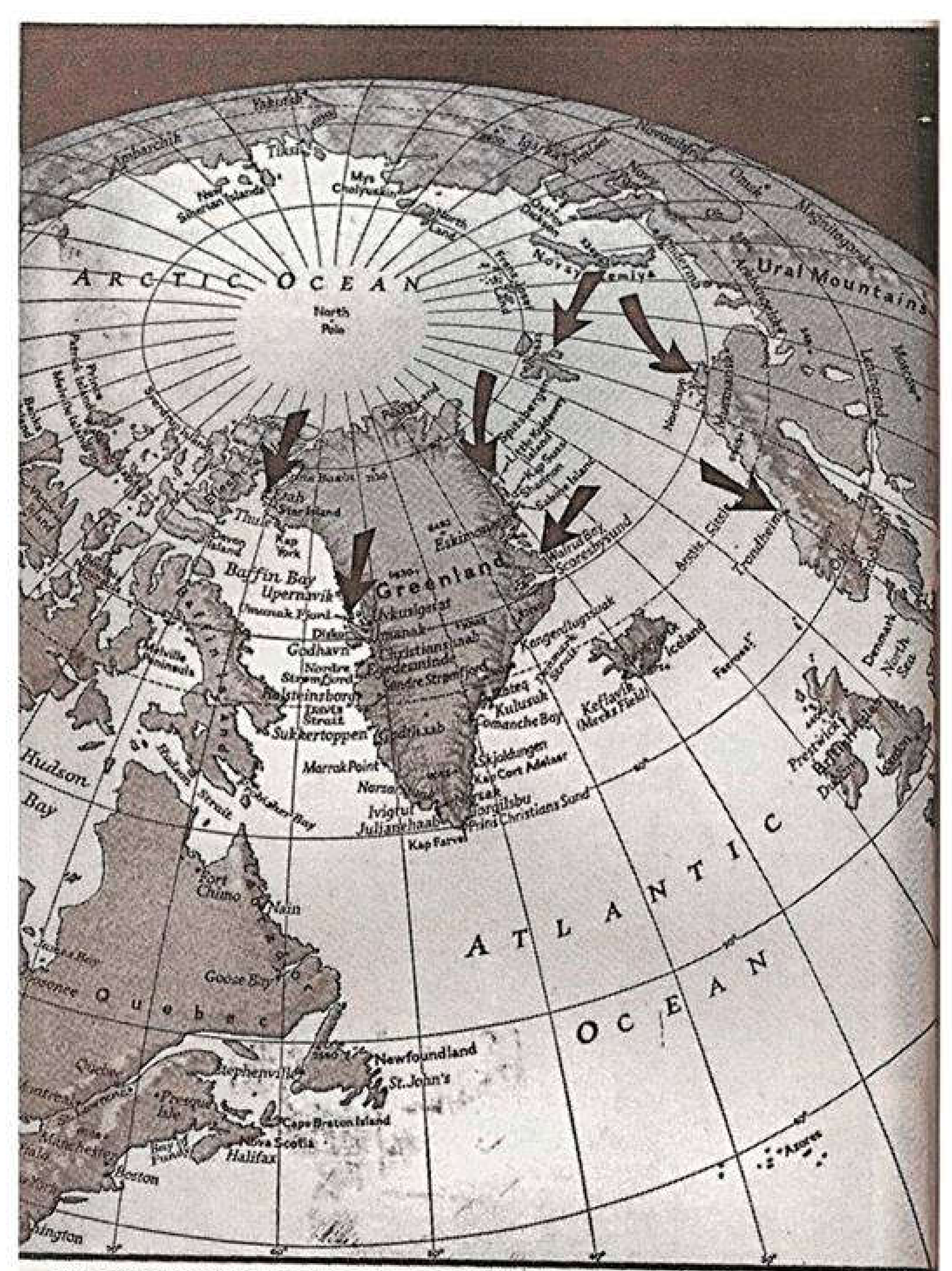
Warum? Handelt es sich doch nur um rein wissenschaftliche Dokumente, einer rein wissenschaftlichen Expedition oder vielleicht doch nicht?

Kennen Sie nun des Rätsel Lösung?



"Feuerland" ist dem deutschen Gebiet in der Antarktik am nächsten. War das das Ziel Bormanns am 1. Mai 1945?





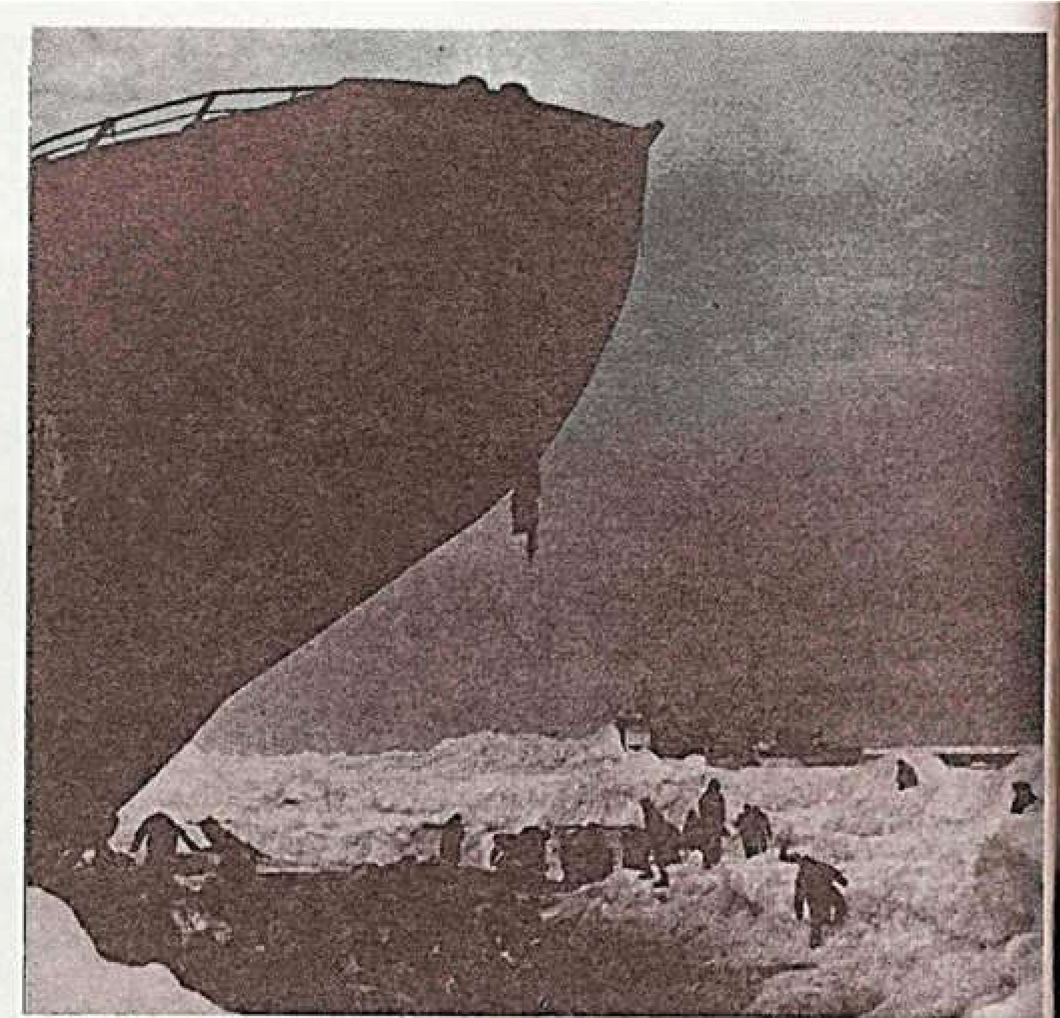
Die amerikanische Invasion von Grönland erfolgte als man sich in Washington bewußt wurde, dass Deutschland mit seinen Marine- und Luftwaffenstützpunkten, die immer weiter ausgebaut wurden, eine Bedrohung von Kanada und Amerika darstellten.



Es kam zu heftigen und blutigen Auseinandersetzungen zwischen Deutschen und Amerikanern. Hier wird der amerikanische "Coast Guard Cutter Nordland", der von den Deutschen im Kampf außer Gefecht gesetzt wurde, von dem U.S. Schiff "Eastwind" abgeschleppt.



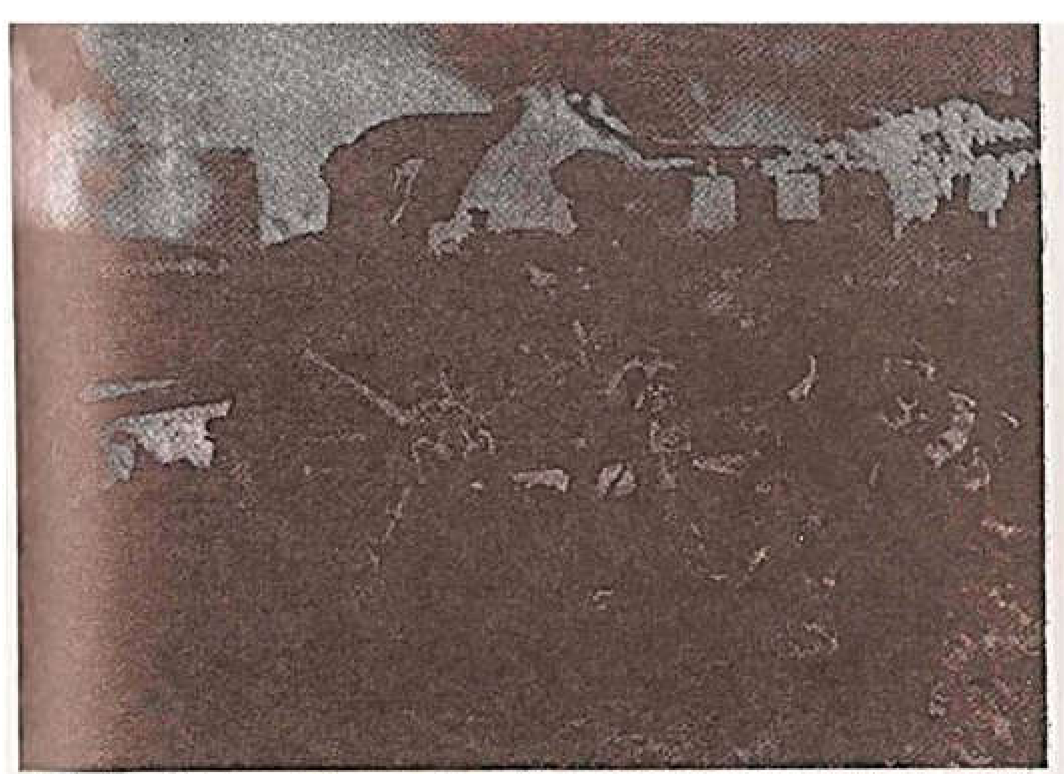
Nachdem die Amerikaner an mehreren Stellen in Grönland gelandet waren, fanden sie oft nur noch unbemannte Wetterstationen und "Proviant der besser war als unserer" vor. Hier laben sich amerikanische Matrosen an deutschen Konserven.



Die Amerikaner entdeckten dieses deutsche Frachtschiff in Grönlands Eis. Keine Spur von der Besatzung! Kein Proviant, keine Munition, das Schiff war leer, wo aber waren die "bösen Nazis"?



Deutsche Gefangene werden abtransportiert.



Die Engländer stürmen eine deutsche Geschützbatterie und beschießen dann mit dem deutschen Geschütz den Stützpunkt.



Die ersten Gafangenen werden von den Amis gemacht. Es ist die Besatzung des deutschen Stützpunktes von "Little Koldeway Island" weit nördlich des Polarkreises an der Nordostküste von Grönland.

Hier in dieser von der Expeditionsleitung autorisierten Landkarte, sind die wichtigsten Punkte von Deutsch-Antarktika eingezeichnet.

NEU-SCHWABENLAND

Deutsche Antarktische Expedition 1938-1939

Raised Dropped

gehisste Flaggen abgeworfene Flaggen

© Schiffspositionen

flags flags

Kilometer

Wegener

Eingesehenes Gebiet

Limit of Explored Area

Wohlthat

Weyprecht Berge

Todt-Riegel

Vorposten

Mentzel-Bg.

Zimmermann Bg.

Schirmacher-Seengruppe

Warm Water Lakes

Massiv

Drygalski

Joh. Müller-Kamm

Habermehl-Gipfel

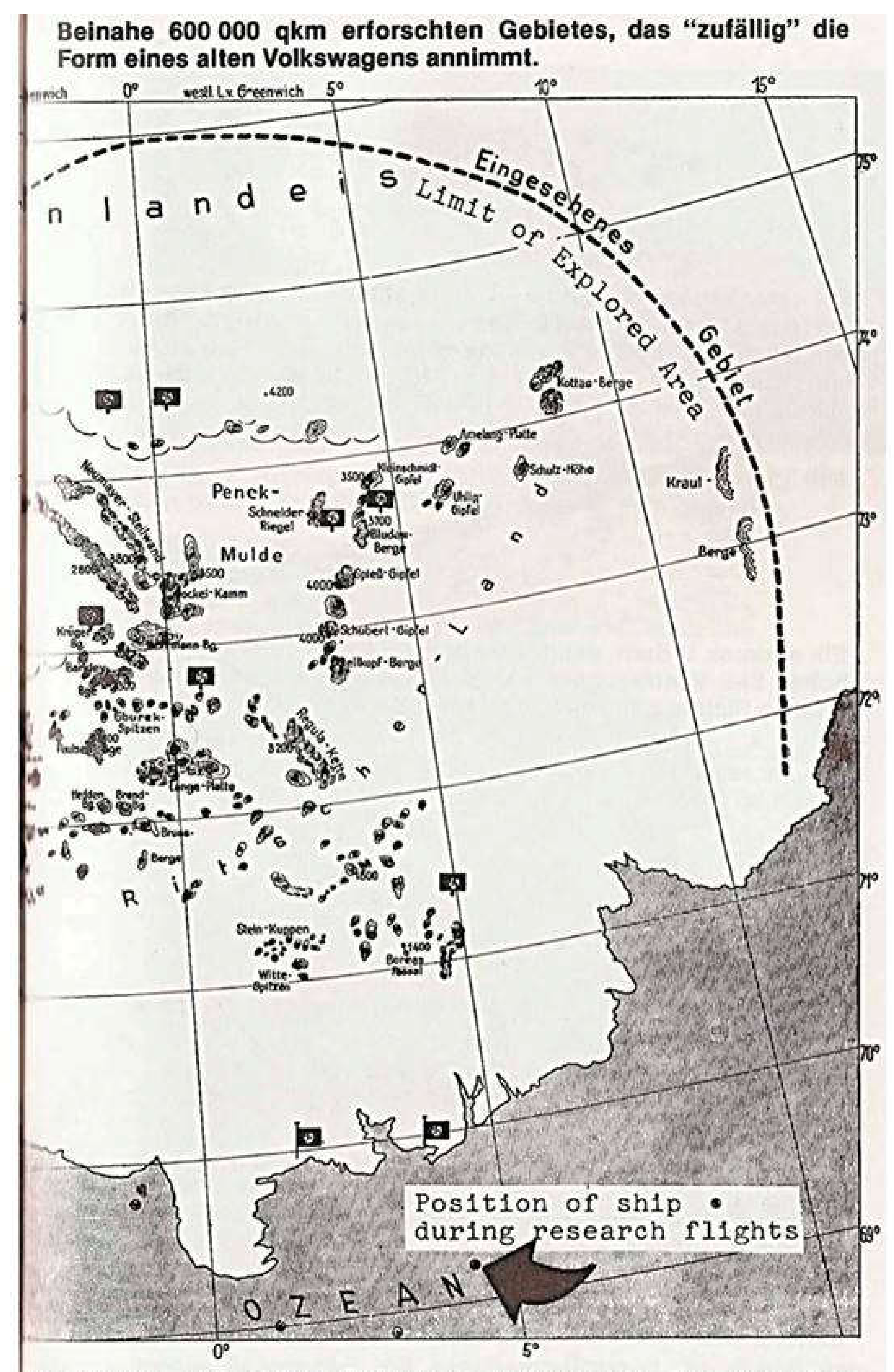
Geßner-Spitze

Mühlig-

ATLANTISC

Die Einführung in die Gründe und Ziele der Expedition zeigen schon eindeutig, daß diesem Unternehmen höchste Wichtigkeit und Dringlichkeit von Seiten der Staatsführung beigemessen wurde.

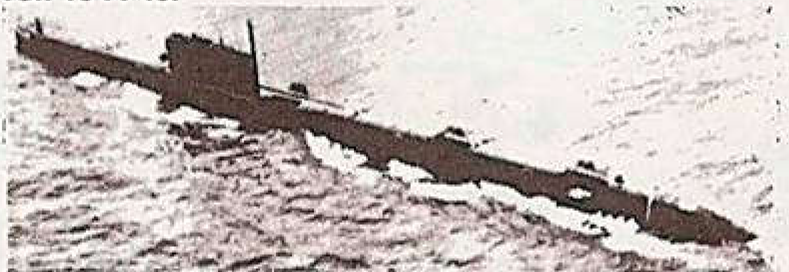
Beinahe 600 000 qkm erforschten Gebietes, das "zufällig" die Form eines alten Volkswagens annimmt.



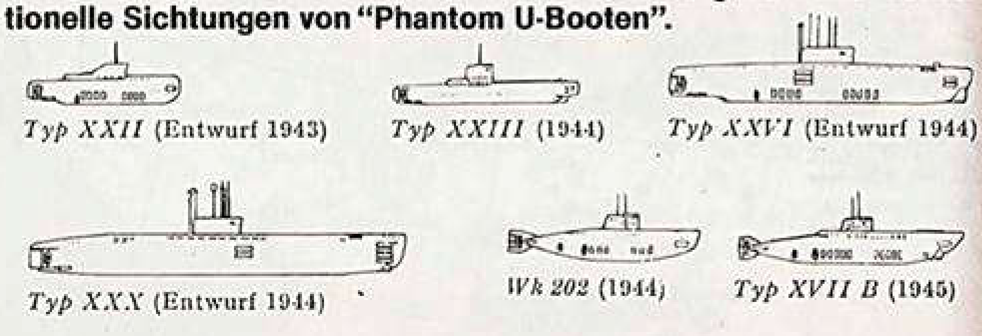
Landkarten und andere Dokumente untermauern den deutschen Anspruch auf die deutschen Antarktik-Gebiete.

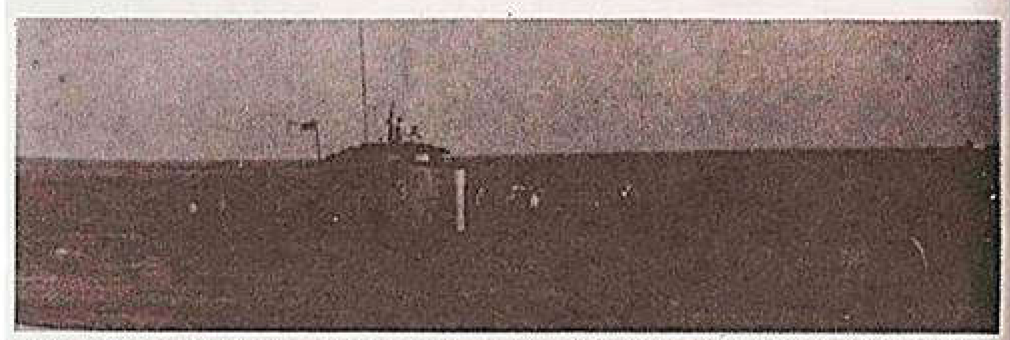


Ein amerikanisches Nato-Aufklärungsflugzeug, man kann seinen Schatten klar auf dem Wasser sehen, photographiert ein unbekanntes U-Boot das gerade wegtaucht. Man vergleiche auch hier wieder den Turm und die Stromlinie mit den deutschen Plänen von 1944-45.

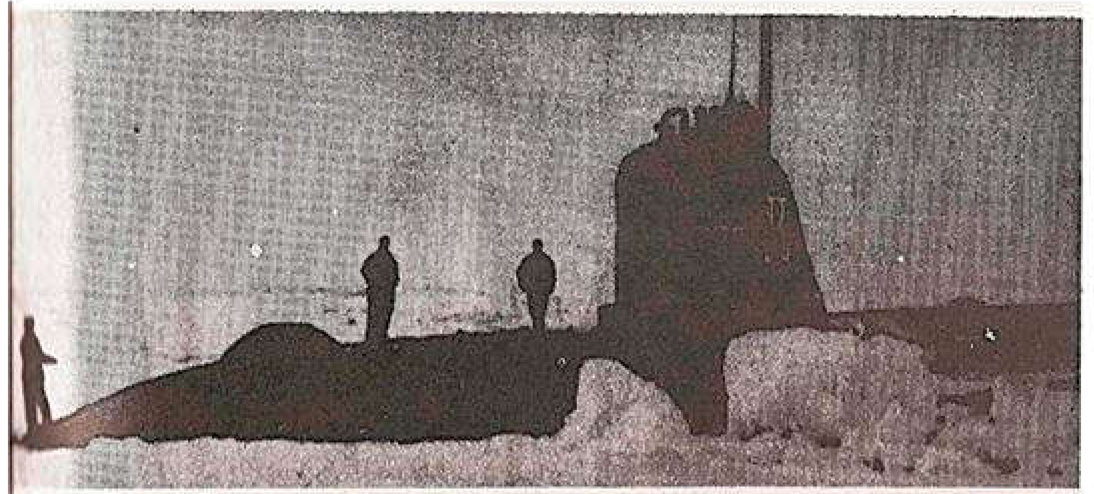


Ein anderes U-Boot, ohne Hoheitszeichen, das die Amerikaner auf hoher See überraschten. Kaum ein Monat vergeht ohne sensationelle Sichtungen von "Phantom U-Booten".

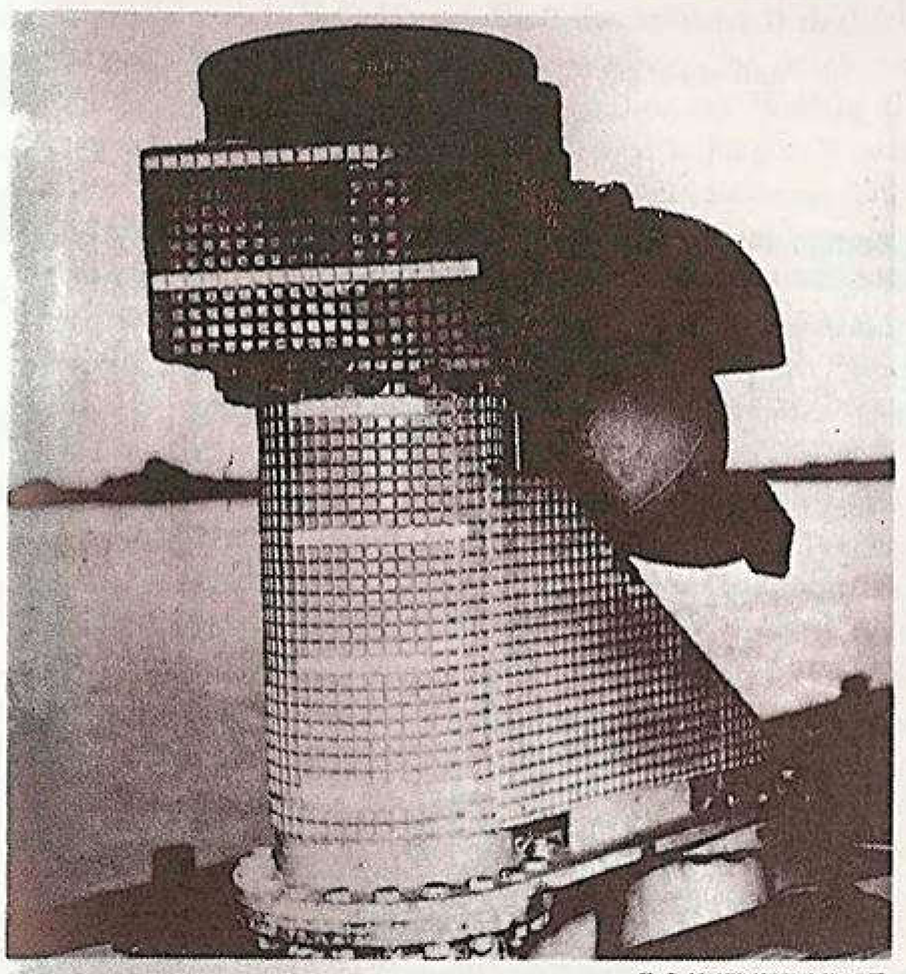




Ein seltenes Photo, ein von den Amerikanern 1945 aufgebrachtes, deutsches Riesen U-Boot, das eine Reichweite von 45 000 km hatte. Es war seiner Zeit um Jahrzehnte voraus.



Ein "angeblich" russisches U-Boot in der Antarktik, es sieht den deutschen U-Boot Typ XXI, XXX, XXVI und XXIII sehr ähnlich.



Ein deutscher Schnorchel mit Anti-Radar-Überzug. Er verhalf den deutschen Langstrecken U-Booten zur vollkommenen Anonymität.

Bevor wir nun zu den von unseren Gegnern angeführten Supergeheimwaffen, den Fliegenden Scheiben usw. kommen, die in den letzten Kriegsmonaten den Alliierten so zu schaffen machten, wollen wir uns kurz von der Echtheit der deutschen Antarktik-Expedition überzeugen, und dadurch auch von dem Recht der Deutschen auf grosse Teile der Antarktik, mit dem vielen Uran, Öl, Kohle, Erze und Fischgründen.

Deutsche Forscher im Südpolarmeer

BERICHT

ERNST HERRMANN

von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-1939

mit Geleitwort von Reichsmarschall Hermann Göring

und einer Einführung des Leiters der Expedition

Kapitän Ritscher

Der Bericht, die Photos und die Zeichnungen stammen von einem dem Führer überreichten Zwischenbericht — alle sind echt.



Das besonders aus Anlaß der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-39 hergestellte Abzeichen für die Teilnehmer dieses Unternehmens. Es unterstreicht die deutschen Ansprüche, indem sogar die Fläche des erforschten Gebietes genau angezeigt ist.

Einführung

Das vorliegende volkstümliche Werk über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 aus der Feder von Dr. Ernst Herrmann gibt ein anschauliches Bild sowohl über den Verlauf der 117tägigen Seereise, die das Expeditionsschiff in sein Arbeitsgebiet am Ende der Welt vor der eisgepanzerten Küste des antarktischen Kontinents und wieder zurück in die Heimat führte, wie auch über die vielseitige Tätigkeit, die in der Zeit das Leben der 82 Expeditionsteilnehmer ausfüllte.

Der Unternehmung lag ein Auftrag des Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches Hermann Göring als Beauftragten für den Vierjahresplan zugrunde, frühere deutsche Forscherarbeiten (E. v. Drygalski, Wilh. Filchner) in jener fernen Welt fortzuführen und gleichzeitig ein Faustpfand zu schaffen, das Deutschland eine durch Ansprüche anderer Großmächte ungestörte Beteiligung am Walfang für die Zukunft sichern sollte. Ein Stab von bewährten jungen Wissenschaftlern und zwei im Transozeanluftverkehr sehr erfahrene Flugzeugbesatzungen der Deutschen Lufthansa A.G. mit dem nötigen technischen Personal sowie eine ausgesuchte Schiffsbesatzung begleitete die Expedition. Dem Kapitän Alfred Kottas des Expeditionsschiffes „Schwabenland", eines Flugstützpunktes der D.L.H. für ihren Transozeanluftverkehr, stand der bekannte Walfangleiter Kapitän Otto Kraul als Eislotse beratend zur Seite.

Dem glücklichen Umstande, daß Reichsmarschall Hermann Göring die grundlegende Organisation der Unternehmung in die Hände seines weitblickenden und mit weitreichenden Befugnissen ausgestatteten Mitarbeiters, des Ministerialdirektors z. b. V. Staatsrat H. Wohlthat, gelegt hatte, war ihr Zustandekommen zu danken. Staatsrat Wohlthat war ja auch der geistige Vater der Expedition und bis zu ihrem Ende ihr Betreuer. Für die terminmäßige Bereitstellung des umgebauten Schiffes, für seine Ausstattung mit nautischen Geräten, für die wissenschaftliche und fliegerische Ausrüstung der Wissenschaftler und Flieger und für die sorgfältige Zusammenstellung der seemännischen Schiffsbesatzung leisteten das Oberkommando der Kriegsmarine, das Oberkommando der Luftwaffe, das Reichsfinanzministerium, das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft, die Deutsche Lufthansa A.G. Berlin, die Deutsche Werft Hamburg und der Norddeutsche Lloyd jeder in seinem Befehlsbereich alle erdenkliche Hilfe. Dieser

Gemeinschaftsarbeit und der glücklichen Auswahl der Fahrtteilnehmer entsprach dann auch das Ergebnis der Expedition. Die ihr gestellten Aufgaben konnten in vollem Umfange gelöst werden.

Die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Ausbeute soll dem wissenschaftlichen Expeditionswerk vorbehalten bleiben, dessen 1. Band in Kürze und dessen 2. Band nach Kriegsende erscheinen wird. Der fliegerische und luftbildnerische Erfolg hat seinen Niederschlag schon in der hier beigefügten vorläufigen Übersichtskarte des erkundeten Gebiets zwischen 11½° W und 20° O und nach Süden hin bis 76½° S der Antarktis gefunden. Es hat den Namen „Neu-Schwabenland" erhalten und umfaßt eine Fläche von mehr als 600000 qkm vorher noch nie von Menschenaugen geschauten Geländes mit Gebirgsformen, deren höchste Gipfel bis in 4000 m Höhe hinaufragen.

Zwar ist das organische Leben in der Antarktis an die niedrigen Stellen der Schelfeisküste und das Treib- und Packeis davor gebunden wo man Seevögel, Pinguine und Robben, auch Wale einzeln oder in Familien antrifft, während der antarktische Kontinent selbst bar alles Lebens ist und anscheinend nichts Anziehendes oder Verlockendes bietet. Aber dennoch macht die ganze Gegend auf den Beschauer e[illegible] unauslöschlichen Eindruck. Was auch immer das Auge erblickt, a[illegible] hat dort Übermaße, die unendliche Weite der Landschaft, die man [illegible] der unvorstellbaren klaren Luft über ihr aus Flughöhe oft weiter al[illegible] 200 km nach allen Seiten überblickt, die Gebirge 200 bis 400 km landein die ihre oft nadelspitzen Gipfel bis in 4000 m Höhe in den glasigblauen Frosthimmel hinaufrecken, die weite, durch nichts mehr unterbrochen Flucht des Inlandeises, das als riesenhafte Flachkuppel sich der Pol gegend zuwölbt; dies alles ist im Polarwinter durchtost von Stürmen deren Gewalt nirgends auf der Erde ihresgleichen hat, während es im Polarsommer, besonders zu den Zeiten der Sonnenauf- und -untergänge oft in unfaßbare Farbenpracht getaucht ist.

Viele Zuschriften von Expeditionsteilnehmern beweisen mir z[illegible] meiner Freude immer von neuem, ein wie großes Erlebnis die Fahr[illegible] für sie bedeutet hat; wohl keiner möchte bei einer etwaigen Wieder holung vergessen werden.

A. Ritscher, Expeditionsleiter

An Kapitän Ritscher
Leiter der „Deutschen antarktischen Expedition"
7. III. 1939

Zu dem bedeutenden Erfolg, den Sie und Ihre Expedition mit der Erforschung eines großen Gebietes der Antarktis errungen haben, beglückwünsche ich Sie auf das herzlichste. Ich bin stolz auf den hervorragenden Einsatz der Flieger, auf die erfolgreiche Arbeit der Wissenschaftler und auf die vorbildliche Haltung der ganzen Besatzung. Sie und Ihre Expedition haben an die große Tradition deutscher Forschung anknüpfen können und eine Leistung vollbracht, die der Stellung Großdeutschlands in der Welt würdig ist.

Göring
Reichsmarschall

Ein äusserst wichtiges Dokument. Der Brief Hermann Görings bestätigt, dass es sich bei der Expedition nicht um ein Privatunternehmen, sondern um einen Staatsakt gehandelt hat.

Probefahrt

Kennen Sie den Lärm eines Dampfhammers? Oder sind Sie schon mal in einer Kesselschmiede gewesen?

So etwa müssen Sie sich meinen ersten Besuch auf unserm neuen Expeditionsschiff vorstellen. Ein ohrenbetäubender Krach, ein Prasseln, Knattern, Kreischen, Pfeifen — Hoppla! Der Hut rutscht über die ganze Vorderfront, daß man plötzlich im Dustern steht! „Entschuld'gen Se man!" Das hört man wie aus größerer Ferne, und wenn man den Kopf wieder aus dem Hut rausgekriegt hat, ist der Mann mit dem 5 m langen Balken auf der Schulter schon wieder achtern.

Schadenfroh sieht man, daß der Mann mit dem Balken auch noch andre Leute anbufft. Da kriegt man schon wieder einen Klaps von irgendwoher. „Männeken, hier müssen Se weggehen, det ist gefährlich, hier liegt 'ne Starkstromleitung.“ Mit einem Sprung ist man 3 Schritte seitwärts. Da steht man natürlich schon irgendwem anders im Wege. Und dann schüttelt man bloß noch den Kopf. Aus diesem Wust von Eisenplatten, Kabeln, Balken, diesem geradezu unvorstellbaren Tohuwabohu soll in 14 Tagen ein Schiff entstehen. Vorläufig sieht das Ganze noch wie ein Schuttabladeplatz für alte Schrauben und Müllschippen aus.

Wir sind alle mächtig neugierig, welcher Phönix aus der dreckigen Asche auferstehen wird. Das heißt, zwei wissen es schon ganz genau! Der eine ist der Chefingenieur der Werft, und der andere ist der Chefingenieur Uhlig vom Schiff selber. Die beiden haben die Umbaupläne ausgeheckt. Die sind ganz ruhig und finden den Müllhaufen völlig normal. Die beiden wissen also! Und dann ist noch jemand da, der glaubt zu wissen, das ist der Expeditionsleiter. Glaubt zu wissen, ist falsch gesagt, er hofft zu wissen, er betet inständig zu allen Göttern von Alteisen und zerschlagenen Nähmaschinen, daß die Pläne, die er genau kennt, die ja erst auf seine Vorschläge hin aufgestellt wurden, erstens wirklich durchführbar sind und zweitens nicht in zwei Jahren, sondern in zwei Wochen erfüllt werden. Auch er stolpert über alle Kabel, Drähte und alten Schrauben, aber er ist dankbar dafür. Gott sei Dank! Gott sei Dank! Je mehr Strippen hier liegen, desto mehr Leute arbeiten und desto schneller ist der Kahn fertig und desto früher können wir abreisen und . . . Der Expeditionsleiter scheint seinen eigenen nicht unbedeutenden Schutzengel zu besitzen! Alle Alteisengötter sind offenbar von ihm bestochen und . . . tatsächlich haben sie erreicht, daß der gesamte Altschraubenmüll am vierzehnten Tage darauf restlos verschwunden ist.

Aber soweit sind wir heute noch nicht, wir flüchten vor all dem Schamott in den „Salon“, in dem erfreulicherweise nicht gerade genietet und geschweißt wird, und beulen die Dellen aus unsern eingeschlagenen Stiefelkappen wieder aus. Dabei schimpft man ein bißchen, dann steht man auf und stellt sich gegenseitig vor: Kraul, Regula, Amelang, immer mit so 'ner kleinen Verbeugung und Ansatz zu einem leichten freundlichen Lächeln. Man kennt sich ja nicht, man ist sich so fremd wie in der Untergrundbahn. Was weiß man schon von den Herren X. oder Y. Was sagt dem Unerfahrenen der Name „Kraul“? Erst nach 8 Tagen weiß man, daß es eigentlich „Seine Walheit“ Kraul der Erste heißen müßte. Aber davon später.

Zunächst kommt jetzt der Expeditionsleiter, Kapitän Ritscher, heißt uns alle willkommen und entwickelt den Expeditionsplan zum ersten Male an Bord der „Schwabenland", dem Schiff, das uns bis an den antarktischen Kontinent bringen soll.

An dieser ersten Besprechung nehmen die 6 Wissenschaftler, die Flugzeugführer und sämtliche Schiffsoffiziere und Ingenieure teil. Es ist gut, einmal in größerem Kreise den groß angelegten vollständigen Plan dieser mit modernsten Forschungsmitteln ausgerüsteten Expedition zu hören. Jeder von uns kennt eigentlich nur sein engeres Fachgebiet.

Ich gucke mir die einzelnen Gesichter an, und da ist auf jedem zu spüren, wie ein wenig Stolz und Freude aufsteigt, teilhaben zu dürfen an einem so großen Werk.

Kapitän Ritscher ist zu Ende, und da ist bei ihm selber auch dieser verräterische Glanz in den Augen, die Freude, Leiter einer Unternehmung zu sein, die, wenn nur ein bißchen Glück dabei sein wird, die neidischen Augen der ganzen Welt auf uns lenken muß. Vielleicht freut er sich auch über die vielen begeisterten Mitarbeiter, die anscheinend ohne weiteres willens sind, ihrem Käpt'n zum Südpol, Nordpol oder noch einem dritten Pol zu folgen. Und dabei kann diesmal sogar bloß einer angegriffen werden.

Vierzehn Tage später soll die „Schwabenland" ihre Probefahrt laufen. Die Deutsche Werft hat dazu 50 Prominente eingeladen. Alles Herren vom Ministerialrat aufwärts. Keine Frauen! Frauen gehören nicht zur Prominenz. Auch die Stewards wissen, was sich gehört. Jeder lumpige Doktor wird heute mindestens zum Professor oder Geheimrat ernannt. Trägt er eine Seemannsmütze, dann ist er Admiral.

Das Wetter ist nicht schlecht, aber schließlich auch nicht so überwältigend gut, daß es sich lohnen würde, im Liegestuhl auf Deck ein Nachmittagsschläfchen zu halten. Selbst wenn wir Liegestühle hätten. Aber vorsichtshalber sind gar keine vorhanden. Außerdem soll gearbeitet werden. Mit Dr. Todt, dem Sekretär der Expedition, mache ich einen schüchternen Versuch, die irgendwie auf dem Schiff verstauten hunderterlei Kisten und Kasten zu ordnen. Aussichtsloses Bemühen. Man kann den Kisten nicht anriechen, was drin steckt. Als wir nicht feststellen können, was uns gehört, wollen wir wenigstens das suchen, was uns nicht gehört. Auch das müssen wir aufgeben, nachdem wir drei Koffer, die unsern hochprominenten Gästen gehören, auf die schwarze Liste gesetzt haben. Todt ist schadenfroh; er bleibt nämlich in Hamburg. „Viel Glück zum Sortieren!" sagt er. Dann gehen wir statt zu arbeiten lieber frühstücken, das ist viel bekömmlicher. Das andre, das wird sich schon von alleine festtreten.

Inzwischen finden alle möglichen Besprechungen statt. Deswegen sind die Herren aus den Ministerien vor allen Dingen hergekommen. Sie haben so eine Reihe wichtiger Sonderwünsche, meistens haben sie auch Geld gegeben und möchten nun gern sehen, wie es eigentlich verwandt worden ist. Und die Leiter der verschiedenen wissenschaftlichen Institute haben ihre Extrasonderwünsche. Andererseits wird auch kostenloser Nachhilfeunterricht erteilt. Da steht Dr. Regula, seines Handwerks Meteorologe, und pustet gegen das Schalenkreuz eines Windmessers, um einem Finanzgewaltigen einen 25-msec-Sturm vorzumachen. Und als der Finanzgewaltige auch mal pusten darf, wird er anerkennend belobt: „Na ja, es geht ja schon ganz schön!"

Es ist eine Expedition besonderer Art! Wer es bisher noch nicht gemerkt haben sollte, sieht es an der eingeladenen Prominenz und hört es in den allgemeinen und Sondersitzungen. Daneben spuken viele Gerüchte herum. Ein Aushilfssteward fragt mich: „Na, wollen Sie denn wirklich bis zum Südpol?"

„So? Erzählt man sich das?"

„— — — Und, meine Herren, um zum Schluß zu kommen, ich beglückwünsche Sie dazu, Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 zu sein, die nach 26 Jahren Pause wieder einmal versuchen will, in dem immer noch unbekanntesten Erdteile wertvolle wissenschaftliche Arbeit zu leisten. Ich wünsche Ihnen und Ihrem bewährten Expeditionsleiter beste Gesundheit und Arbeitskraft. Kommen Sie gut heim und bringen Sie gute Ergebnisse mit. Heil Hitler!"

So etwa sind die Abschiedsworte von Ministerialdirektor Wohlthat, dem geistigen Vater der Expedition, nachdem er mit jedem einzelnen von uns alle wissenschaftlichen Sonderaufgaben durchgesprochen hat.

Nachher auf der Bahnfahrt von Cuxhaven nach Hamburg gibt er den Wissenschaftlern noch einmal Gelegenheit, sich aus seiner großen Erfahrung und Übersicht wertvolle Ratschläge zu holen.

Ausreise

Die „Schwabenland" ist längst abfahrtbereit, der 1. Ingenieur, kurz Chief genannt, sehnt sich geradezu danach, den Schalter für die Diesel umzulegen. Aber haben Sie schon einmal einen Seemann gesehen, der Freitags eine Ausreise vornimmt? Na also! So haben wir demnach noch einen runden Tag Landurlaub, besorgen uns noch die letzten Kleinigkeiten.

Na, dann also los! Der Schlepper macht tttttt, und langsam bewegt sich unser 8000-Tonnen-Schiff die Elbe abwärts. Und als wir um die Ecke bei Cuxhaven kommen, wird der Kurs direkt zum Südpol genommen und bis fast 70 Grad südlicher Breite auch durchgehalten.

Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 ist auf dem Wege in ihr Arbeitsgebiet.

Es wird wärmer, es wird von Tag zu Tag wärmer! Heut am 21. Dezember am Kap Finisterre vorbei. Also schon Spanien. Ein paar hundert Kilometer landeinwärts schlagen sich die Menschen kaputt, schütten Flugzeuge Fünfhundert-Kilo-Bomben auf jahrhundertealte Baudenkmale. Man wird an Fontanes Brücke am Tay erinnert: Tand, Tand ist das Gebilde von Menschenhand! Aber das Meer, das das verratene Land umspült, weiß nichts von dem Todeskampf dort drinnen. Es läßt uns ruhig unsere Bahn ziehen. Auf dem Heck stehen unsere Flugzeuge, ohne Bomben, ohne Maschinengewehre.. Und wir sind dankbar dafür, daß es noch so etwas gibt, daß dieses modernste Kriegsmittel gleichzeitig wichtigstes Mittel moderner wissenschaftlicher Forschung geworden ist.

Die Hinfahrt wird dazu benutzt, Apparate und Instrumente auszuprobieren und noch unentdeckte Kisten auszupacken. Mit Paulsen, dem Ozeanographen, und Bruns, dem Elektriker und besonderem Betreuer der Echolote, stehe ich am Atlaslot, und wir tasten probeweise den Meeresgrund ab. Auf der Seekarte vergleichen wir die gemessenen Tiefen. Es kommt gut hin, das Lot scheint gut in Ordnung zu sein. Mit der Stoppuhr kontrollieren wir die Umlaufzeiten des Meßzeigers. 1500 m läuft der Schall im Wasser je Sekunde. Genau so muß der Zeiger laufen. Kleine Abweichungen werden durch Salzgehalt und Temperatur hervorgebracht, und jede Tiefenzahl muß später erst umgerechnet werden. Wir werden etwa 6000 Zahlen mit nach Haus bringen! Viel Vergnügen!

Vielleicht ist eine Erklärung des Echolots an dieser Stelle angebracht: Die Erfindung geht auf den deutschen Ingenieur Alfred Behm in Kiel zurück. Er kam als erster auf den Gedanken, die schon früher vorhandenen und z. B. im Weltkriege sehr gebrauchten Unterwasserschallempfänger so umzubauen, daß ein Echo vom Meeresboden aufgefangen werden konnte. Es wird stets Leute geben, die sagen, das sei ja nicht mehr schlimm, wenn doch der Hauptapparat, der Unterwasserschallempfänger, schon vorhanden sei! Das ist ein Fehlschluß, liebe Leute! Hat einer von euch etwa diesen Gedanken gehabt? Es kommt eben auf den Kerl an, der aus einem Instrument, das dazu dient,

Morsezeichen von Schiff zu Schiff zu geben und zu empfangen, durch einen genialen Einfall den Apparat konstruiert, der plötzlich gestattet, Meerestiefen zu messen.

Im Prinzip ist das Echolot folgendermaßen gebaut: Auf der einen Seite des Schiffsbodens wird durch den Schlag gegen eine Glocke oder durch Explosion ein Schall erzeugt, der sich im Wasser nach allen Seiten hin fortpflanzt, u. a. auch in Richtung Meeresboden. Hier wird der Schall wie ein normales Echo an einer Bergwand zurückgeworfen und kommt wieder zum Schiff zurück. Ein Mikrophon fängt das Echo auf und leitet es sofort und direkt in ein Telephon am Ohr des Beobachters. Die abgelaufene Zeit zwischen Knall und Echo ergibt die Meerestiefe.

Ein Beispiel: Zwischen Knall und Echo vergehen 7 Sekunden. Da sich der Schall im Wasser mit 1500 m in der Sekunde fortpflanzt, außerdem hin und zurück, so ergibt sich für die Meerestiefe $\frac{7 \cdot 1500}{2} =$ 5250 m.

Das Wichtigste: Die Messung ist genau und dauert nur 7 Sekunden. Ein Draht mit Bleigewicht, das in diesem Falle etwa 1 Zentner schwer sein muß, hängt infolge der Strömung im Wasser niemals ganz genau, außerdem dauert die ganze Prozedur mindestens 4 Stunden. Und neulich erlebten wir, daß sich der Draht bei 4127,63 m verhedderte. Der Ozeanograph ist fast gelyncht worden.

Weihnachten — Neujahr

Am 22. Dezember passieren wir Kap Rova, die Einfahrt von Lissabon. Das Wetter ist nach wie vor prächtig.

Unsere Elektriker haben eine Lautsprecheranlage gelegt, und die Weihnachtsrede von Reichsminister Heß trifft uns auch hier unter den Kanarischen Inseln. Leider sind so viele atmosphärische Strömungen vorhanden, daß wir die Sendung vorzeitig abbrechen müssen. Der 2. Offizier, Röbke, bringt als politischer Leiter der „Schwabenland" diesen Teil unserer Feier mit einem Sieg Heil auf den Führer und das Reich zum Abschluß.

Jetzt folgt nochmals Kapitän Ritscher mit einer Weihnachtsgeschichte, und zwar mit einer eigenen. Er hat vor 26 Jahren eine „Weihnachtsfeier" erlebt oder erleben müssen, die er niemals vergessen wird, und denen, die einmal davon gehört haben, wird es genau so gehen. Da sie außerdem in Schnee und Eis spielt, schien sie als Einführung in unsere Antarktisfahrt besonders geeignet.

Es war 1912, Kapitän Ritscher hatte die seemännische Leitung des „Herzog Ernst", des Schiffes, das die „Deutsche Arktis-Expedition" unter Schröder-Stranz an die Nordküste von Spitzbergen brachte. Eine Reihe unglückseliger Zufälle, Geldschwierigkeiten usw. hatten sehr spätes Aufbrechen der Expedition verursacht. Der Sommer war zu schnell zu Ende, der Herbst dauert in diesen Breiten nur wenige Tage, der Winter kam überraschend schnell, das Schiff fror ein. Da ich hier nur die Erzählung von Kapitän Ritscher wiedergeben will, übergehe ich die ganze folgende Zeit mit der Angst um das Schiff, mit der Aufteilung der Expedition in verschiedene Gruppen, mit dem Todesmarsch von Schröder-Stranz und seinen 3 Begleitern im unwirtlichsten Teil von Spitzbergen, im Nord-Ostland. Eine Gruppe von 3 Mann, zu der auch Kapitän Ritscher gehört, bleibt von September bis Dezember in leerstehenden Fanghütten von Pelztierjägern am Westufer der Wijdebucht. Die Not ist aufs äußerste gestiegen. Munition wird knapp. Und nur gelegentlich kann ein Vogel oder ein Rentier geschossen werden. Der eine von den dreien, Rüdiger, hat schwere Erfrierungen an den Füßen, ein anderer, Rawe, muß unbedingt bei ihm bleiben, aber der dritte muß jetzt versuchen, Hilfe zu schaffen. Dieser Dritte ist Ritscher. Es sind etwa 140 km von der Hütte am Kap Petermann bis zur nächsten Siedlung Longyearbyen. Er weiß auch nicht, wann er da sein kann, er kann nur laufen, laufen Tag und Nacht. Er läuft unbeschwert, er hat weder Zelt noch Karte. Er hat auch weder Kocher noch Kochtopf, er hat noch nicht einmal eine Brotkrume bei sich. So läuft er, läuft . . . um sein Leben, um das Leben der andern. Seine Hündin Bella läuft mit ihm. Sie ist ihm Trost und Kamerad. Manchmal ist sie einen Tag lang fort, hat irgendwo einen Fuchs gewittert . . . dann kommt sie wieder, sie ist viel zu schwach, irgendein Wild zu fangen. Dazu sind 30 Grad Kälte, Tag und Nacht, d. h. es ist immer Nacht. Der Mond steht auch am Tage am Himmel. An den Sternen sieht Ritscher, wann Mitternacht ist, an den Sternen sieht er, wann Mittag ist. Der Polarstern ist der ruhende Punkt, um ihn dreht sich alles, der Mond, die Sterne, die ganze Erde, er selbst. Ihm verdankt Ritscher, daß er nicht im Kreise läuft. Er läuft und läuft . . . 9 Tage und 9 Nächte . . . ohne einen Bissen. Er darf nicht schlafen, 9 Tage und 9 Nächte. Immer nur laufen. Da läuft gar kein Mensch mehr, da läuft eine Maschine, trab, trab, trab. Und die Hündin Bella läuft mit, trab, trab, trab, trab. — Er kann nicht mehr laufen, der Körper will den Wahnsinn nicht mehr mitmachen, die Maschine droht zu versagen. Aber er reißt sie immer wieder hoch, findet hier noch eine Reserve und dort noch eine, er will,

will, will — — Lächerlich, dieser Körper, er muß einfach! Und er läuft weiter, läuft einfach weiter. Und die Hündin Bella läuft mit. Vielleicht will er ausprobieren, wer von beiden es besser kann, die Hündin Bella oder er. Es fehlt nicht mehr viel zum Wahnsinn, nur noch ein ganz kleines Stück. Aber keine Angst! Vorläufig läuft er noch, läuft immer weiter, immer nach Süden, genau nach Süden, genau weg von dem Polarstern da oben . . . Der sitzt im Kalten, mitten über dem Nordpol, aber er läuft nach Süden, in die Wärme . . . wenn er noch ein bißchen weiterläuft, muß er bald in die Tropen kommen. O, er fängt sogar an, seine Kräfte einzuteilen, er läuft nicht mehr die ganzen 24 Stunden in demselben Tempo, nein, nein. Er wird sparsam! Ab und zu läuft er langsamer. Ja, er geht sogar im Schritt, im ganz einfachen Schritt, setzt ruhig ein Bein vors andere. Das Herz arbeitet wie toll.

„Was willst du denn, dummes Herz, du siehst doch, daß ich langsamer gehe, so beruhige dich doch."

Und das Herz glaubt es, läßt sich übertölpeln, und er freut sich seiner List, und läuft weiter, und die Hündin Bella läuft mit.

Und dann wird er noch sparsamer! Er legt Ruhepausen ein, zum richtigen Ausruhen. Ja, er legt sich sogar auf das Eis. Es ist wundervoll, einmal liegen und sich ausstrecken zu dürfen. Aber sofort springt er wieder hoch. Bloß nicht erfrieren!

Und dann macht er eine Erfindung. Er legt sich wieder hin, ganz ruhig, und er schläft sogar . . . bitte, bei 30° Kälte . . . Keine Angst, er bleibt ganz ruhig . . . Das ist ja sein Trick . . . er hat den Kopf auf die Hand gelegt, und in der Hand tickt sein Taschenwecker . . . ticke tacke ticke tacke. Und nach genau 15 Minuten rasselt der Wecker. Da springt er wieder hoch. „Komm, Bella, weiter, weiter!" Und dann lacht er, lacht über seine Erfindung. Patent Ritscher! Phänomenal! Mit genauer Gebrauchsanweisung! Anzuwenden bei Sechstagerennen über Eis bei 30° Kälte! Großartig! Und er ist wirklich ausgeruht. Nach ein paar Stunden die nächste Rast. Wieder 15 Minuten! Und wieder fühlt er sich frischer, kann weiterlaufen. Und die Hündin Bella läuft mit.

Endlich Kap Thordsen! Der Eisfjord, und drüben auf der andern Seite ist die Siedlung. Aber der Fjord ist 25 Kilometer breit, und die Strömung hat in der Mitte das Eis aufgerissen. Er muß warten, bis das Wasser wieder zufriert. Und heute ist Weihnachtsabend. Er hat schon lange keinen Hunger mehr. Aber jetzt sieht er Weihnachtskuchen vor sich, und Kaffee, und Braten, Unmengen von Braten. Und dann läuft er weiter, immer an der Wasserrinne entlang, will sie umgehen.

Da kommt günstiger Wind . . . Die Rinne friert zu . . . er läuft wieder nach Süden. Das Eis ist noch dünn, er springt von Scholle zu Scholle. Irgendwann bricht er ein. Er kann sich herausarbeiten, aber er ist triefend naß. Und im Augenblick ist alles gefroren, Kleider, Stiefel, Handschuhe. Und war bis jetzt sein Laufen noch Spaß, jetzt wird es bitterster Ernst. Jede Sekunde Ruhe kann ihn erfrieren lassen. Und er läuft in wahnsinniger Angst weiter, läuft, stolpert, schlägt hin, rutscht auf den Knien weiter . . . und erreicht die Siedlung. Am 27. Dezember. Und die Hündin Bella ist auch dabei.

Die Erfrierungen sind schwer, es kostet mehrere Zehen- und Fingerglieder, aber schon nach einigen Tagen kann Kapitän Ritscher eine Rettungsexpedition auf den Weg schicken. Die Hündin Bella geht mit, kommt aber unterwegs um. Mit Ausnahme der Schröder-Stranz-Gruppe auf Nord-Ostland konnten später alle übrigen Teilnehmer gerettet werden. Auch das Schiff wurde wieder flott gemacht, und Kapitän Ritscher hatte selber die Freude, es im nächsten Sommer in guter Verfassung nach Hause bringen zu können.

Schröder-Stranz ist bis heute verschollen, im Sommer 1937 und 1938 wurde in der Dovebucht im Nord-Ostland von Spitzbergen ein Zeltlager gefunden. Für mich persönlich bedeutet es ein merkwürdiges Zusammentreffen, daß ich gerade derjenige sein durfte, der im vergangenen Sommer auf Spitzbergen die Reste dieses Lagers in die Hand bekam und sie nach Deutschland befördern konnte.

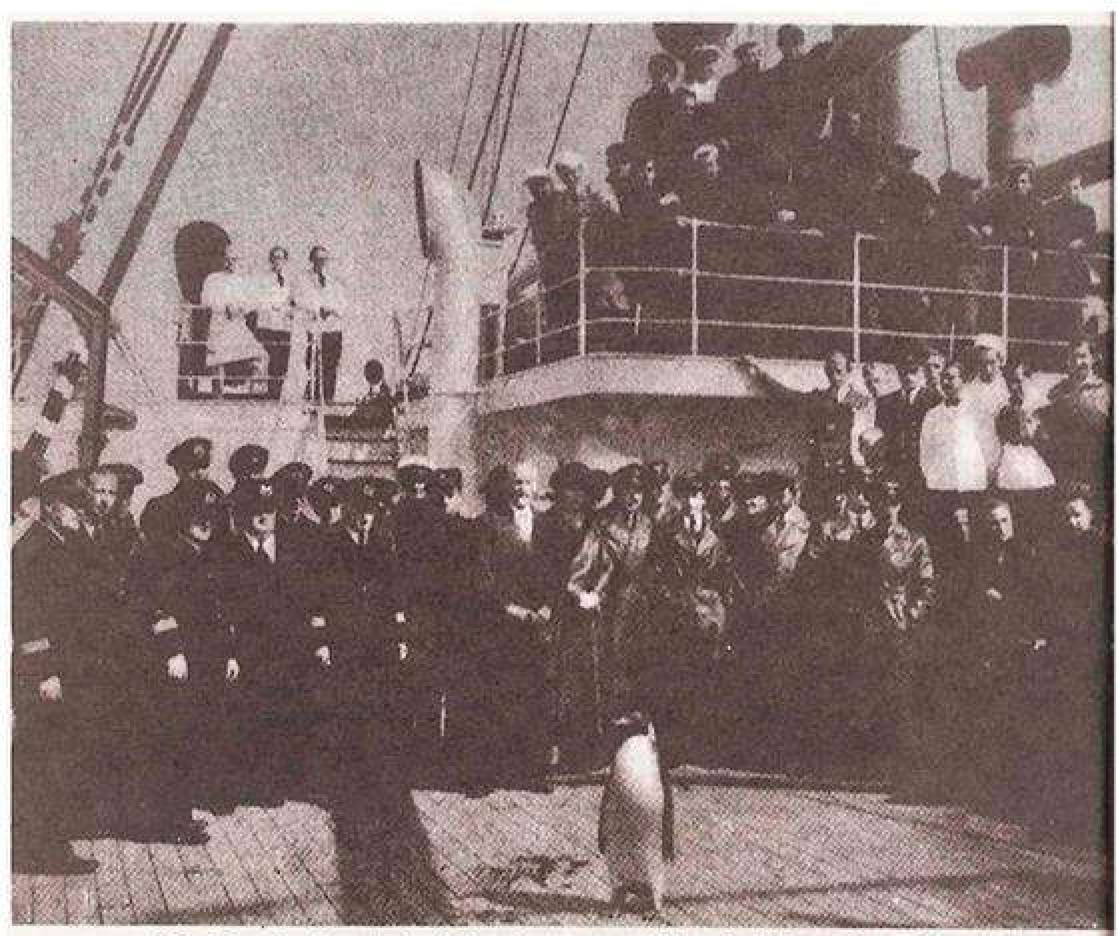
Ich habe aus dem Weihnachtsbericht von Kapitän Ritscher einige Szenen etwas eingehender wiedergegeben, denn dieser Bericht sollte im Mittelpunkt unseres Abends stehen. Es war sicher gut so, daß jeder Teilnehmer unserer Expedition noch einmal feststellen konnte, daß sein Expeditionsleiter wirklich kein Neuling in Eis und Schnee sei, daß er aus dessen eigenem Munde nochmals die Erfahrungen hörte, die dieser in bitterster Weise an sich selbst erproben mußte.

Las Palmas in Sicht. Aber wir fahren mit 12 Seemeilen dran vorbei. Strömung und Wind helfen.

Trotz des Feiertags arbeiten unsere Meteorologen. Lange läßt sogar zwei Ballons aufsteigen.

Am 2. Feiertag nachmittags kommt die afrikanische Küste in Sicht.

Der helle Strich am Horizont ist der dunkle Erdteil! Wir steuern Kap Blanco an.



Die Deutsche Antarktische Expedition in "Paradeuniform".

Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

	Fahrtteilnehmer:
Expeditionsleiter	Kapitän Alfred Ritscher
Kapitän des Schiffes	Alfred Kottas, DLH
Eislotse	Kapitän Otto Kraul
Schiffsarzt	Dr. Josef Bludau, NDL
Flugkapitän	Rudolf Mayr, Führer der Dornier-Wales „Passat", DLH
Flugzeugmechaniker	Franz Preuschoff, DLH
Flugfunker	Herbert Ruhnke, DLH
Luftbildner	Max Bundermann, Hansa Luftbild G. m. b. H.
Flugkapitän	Richardheinrich Schirmacher, Führer der Dornier-Wales „Boreas", DLH
Flugzeugmechaniker	Kurt Loesener, DLH
Flugfunker	Erich Gruber, DLH
Luftbildner	Siegfried Sauter, Hansa Luftbild G. m. b. H.
I. Meteorologe	Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte, Hamburg
II. Meteorologe	Studienassessor Heinz Lange, R. f. W., Berlin

Techn. Assistent	Walter Krüger, R. f. W., Berlin
Techn. Assistent	Wilhelm Gockel, Marineobservatorium Wilhelmshaven
Biologe	Studienref. Erich Barkley, Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung)
Geophysiker	cand. geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut, Leipzig
Geograph	Dr. Ernst Herrmann
Ozeanograph	cand. phil. Karl-Heinz Paulsen

I. Offizier	Herbert Amelang
II. Offizier	Karl-Heinz Röbke
III. Offizier	Hans Werner Viereck
IV. Offizier	Vincenz Grisar
Schiffsfunkleiter	Erich Harmsen
Schiffsfunkoffizier	Kurt Bojahr
Schiffsfunkoffizier	Ludwig Müllmerstadt
Leitender Ingenieur	Karl Uhlig
II. Ingenieur	Robert Schulz
III. Ingenieur	Henry Maas
IV. Ingenieur	Edgar Gäng
IV. Ingenieur	Hans Nielsen
Ing. Assistent	Johann Frey
Ing. Assistent	Georg Jelschen
Ing. Assistent	Heinz Siewert
Elektriker	Elektro-Ing. Herbert Bruns
Elektriker	Karl-Heinz Bode
Werkmeister	Herbert Bolle, DLH
Katapultführer	Wilhelm Hartmann, DLH
Lagerhalter	Alfred Rücker, DLH
Flugmechaniker	Franz Weiland, DLH
Flugmechaniker	Axel Mylius, DLH
Flugmechaniker	Wilhelm Lender, DLH
Bootsmann	Willy Stein
I. Zimmermann	Richard Wehrend
II. Zimmermann	Alfons Schäfer
Matrose	Heinz Hoek
Matrose	Jürgen Ulpts
Matrose	Albert Weber
Matrose	Adolf Kunze
Matrose	Karl Hedden
Matrose	Eugen Klenk
Matrose	Fritz Jedamczyk
Matrose	Emil Brandt
Matrose	Kurt Ohnemüller
Leichtmatrose	Alfred Peters
Decksjunge	Alex Burtscheid
Logisjunge	Karl-Heinz Meyer
Lagerhalter	Walter Brinkmann
Motorenwärter	Dietrich Witte
Motorenwärter	Erich Kubacki
Motorenwärter	Walter Drä[illegible]r
Hilfskesselwärter	Karl Oelbrich
Hilfskesselwärter	Georg Niemüller
Reiniger	Friedrich Mathwig
Reiniger	Ferdinand Dunekamp

Reiniger	Erwin Steinmetz	I. Steward	Willi Reeps
Reiniger	Herbert Callies	Steward	Wilhelm Malyska
Backschafter	Helmut Dulatschow	Steward	Rudolf Stawicki
I. Koch	Otto Sieland	Messesteward	Willi Fröhling
II. Koch	Fritz Troe	Messesteward	Johann von de Lo
Kochsm. und Bäcker	Gottfried Thole	Messesteward	Rudolf Burghard
Kochsm. und Schlachter	Ferdinand Wolf	Messejunge	Rolf Oswald
Kochsjunge	Hans Büttner	Messejunge	Johann Bates

Der Neujahrstag bringt uns die ersten fliegenden Fische. Wie Pfeile schießen die heringsgroßen Tierchen über das Wasser. Neujahrstelegramme laufen ein und werden beantwortet. Das Geschäft blüht in der Funkbude.

Am 2. Januar erreichen wir Ascension, eine kleine Vulkaninsel mitten im Südatlantik. Auf der Nordwestecke der Insel eine englische Garnison mit den einzigen menschlichen Bewohnern. Im übrigen soll es viele Schildkröten hier geben. Preuschoff hat eine phantastische Harpune zurechtgehämmert und guckt 4 Stunden lang ins blaue Wasser, bis ihm die Augen tränen. Doch dafür gibt es prachtvolle Vulkankegel, Musterbeispiele wie aus dem Bilderbuch. Alle schön in Reih und Glied aufgebaut.

Von Ascension an wird ein regelmäßiger Lotdienst eingerichtet mit Protokollen usw. Paulsen, Gburek, Barkley, Bruns und ich. Später kommen noch Mayr und Schirmacher dazu. Jede Lotwache dauert 4 Stunden, und alle halbe Stunde wird auf den Knopf gedrückt. Bei interessanten Stellen öfter. So tasten wir von Ascension bis zum Eisrand und wieder zurück bis zum Äquator über 12000 Seemeilen Meeresboden ab. Alle 5 Seemeilen eine Lotung.

Heute am 6. Januar mittags eine Sonnenhöhe von 90 Grad. Das heißt, man wirft keinen Schatten mehr, man läuft auf seinem eigenen Kopf spazieren.

Der nächste Tag bringt als einzige Abwechslung — außer der täglichen Radiosonde — Bootsmanöver an den Rettungsbooten in voller Kriegsbemalung, d. h. mit angezogener Schwimmweste. Es fällt aber niemand ins Wasser, und alles läuft programmgemäß. So etwas muß sein, damit jeder tatsächlich im Ernstfalle weiß, wo er hingehört.

Der 8. Januar ist Sonntag, Eintopfsonntag. Auch auf der „Schwabenland" gibt es „Eintopf", obgleich wir mitten auf dem Südatlantik schwimmen auf 31.5° Süd. Ein rührendes Bekenntnis zur Heimat.

Wieder eine Sensation! Diesmal mit der Radiosonde. Lange stürzt in den „Salon“: „Die Pulle Sekt ist fällig! Die 30-km-Grenze ist überschritten! Wir haben den Sender länger als 1½ Stunde gehört!“ Nach Langes Rechnung mußte der Ballon fast den Mond erreicht haben. Alles Schwindel! Die anderthalb Stunden stimmen, bloß war der Ballon längst vorher geplatzt, und die Sonde hatte beim Abstieg weitergefunkt. Der Umkehrpunkt und damit die größte Höhe ist nachher aus dem Diagramm leicht festzustellen. Und — zum Ruhme Langes sei es gesagt — er berichtigt sich zum Abendessen und verzichtet auf die Pulle.

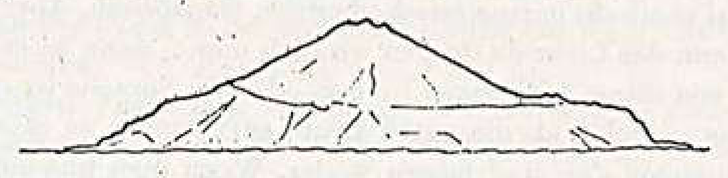
Die Sensationen häufen sich! Am 9. abends Tristan da Cunha in Sicht. Eine recht kleine Vulkaninsel. Die meisten Inseln des südatlantischen Ozeans sind von den tüchtigen portugiesischen Seefahrern Anfang des 16. Jahrhunderts entdeckt worden, Ascension, Fernando Noronha (von Vespucci), Trinidad, Martin Vaz, St. Helena, Gough und auch Tristan da Cunha. Mit wenigen Ausnahmen (z. B. Trinidad brasilianisch) sind diese Inseln jetzt alle in englischem Besitz. Die kahlen Basaltfelsen bieten weder viel Bodenschätze noch allzu üppiges Pflanzenleben, aber im Kriegsfalle sind sie wichtige Flottenstützpunkte. Jetzt bleibt höchstens mal eine Walkocherei im Lee der Insel 3 Stunden liegen, um im Windschutz in Ruhe bunkern zu können.

Die 128 lebenden Einwohner von Tristan da Cunha haben ein sensationsarmes Dasein. Es passiert nicht viel. Und wenn ein Schiff in die Nähe kommt, sind sie aus dem Häuschen. Im Abstand von 1½ Seemeilen fahren wir dran vorbei. Man merkt, wie unsertwegen Lampen in den Häusern angesteckt werden. Ein Licht geht häufiger an und aus. Da scheint jemand zu morsen. Unsere Funker sind auf der Höhe. Sie versuchen zu antworten. Sie funken auf allen möglichen Wellen, und als keinerlei Antwort kommt, morsen sie mit Taschenlampen. Sie morsen auf englisch, portugiesisch, deutsch, französisch. Aber es erfolgt nichts. Wenn das Licht da drüben wirklich morst, dann ist es entweder ein Spaß von einem 14jährigen Jungen, oder die Sprache ist chinesisch. Es tut uns ehrlich leid, die guten Leute enttäuschen zu müssen, aber wir haben wenig Zeit und fahren weiter. Wenn man uns aufgefordert hätte, an Land zu kommen, um vielleicht ärztliche Hilfe oder dergleichen in Anspruch zu nehmen, hätten wir selbstverständlich Folge geleistet. Der Seemann ist stets hilfsbereit. Aber ein solcher Sonderfall war anscheinend nicht vorhanden. So verlieren wir bald die Insel wieder aus den Augen.

Aber toll sieht sie aus, die Tristan-da-Cunha-Insel. Sie hat einen Beinamen: die einsamste Insel der Welt. Der Name sagt genug.

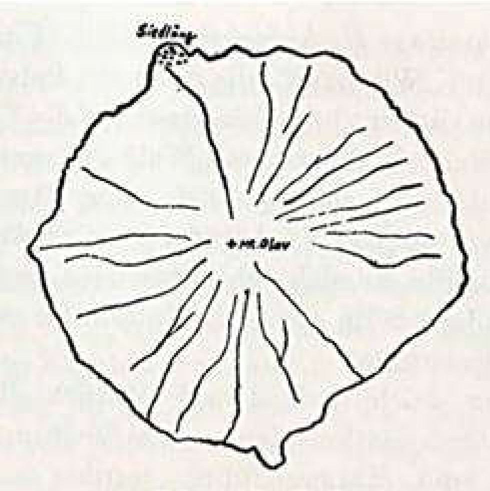
1506 soll sie von dem portugiesischen Admiral Tristan da Cunha entdeckt worden sein, dann fanden die Holländer sie 1643 von neuem auf, denn die Kenntnis ihres Vorhandenseins war längst verlorengegangen. 1767 kamen die Franzosen und 1790 amerikanische Pelztierjäger. Nach so vielen Besuchen so vieler Nationen hielt es England für notwendig, die Insel 1806 kurzerhand zu annektieren. Eine Garnison von 50 Europäern und 50 Hottentotten wurde hier abgesetzt. Bis auf einen Schotten, William Glaß, wurde die Garnison wieder aufgelöst. Dieser blieb dort, ließ seine Frau nachkommen, setzte 16 Kinder in die Welt und wurde der Stammvater der heutigen Bevölkerung. Mehr oder weniger gescheiterte Seefahrer siedelten sich an, und die Frauen holte man sich von der nächsten bewohnten Insel St. Helena. Nicht so romantisch, wie sich die Römer seinerzeit ihre Sabinerinnen holten . . . ein befreundeter Walfänger sollte ein halbes Schock für sie anheuern. Als er nach Tristan zurückkam, konnte er glücklich fünf Damen abliefern. Er stellte sie am Strande auf, die Junggesellen knobelten — und dann waren sie sozusagen unter die Haube gekommen. Die alten Berichte sprechen nicht sehr liebenswürdig von diesen Damen und bezeichnen einige von ihnen als schlechthin lasterhaft. Wie dem auch gewesen sein mag, jetzt wohnen auf Tristan etwa 200 Menschen, Männlein und Weiblein, im vernünftigen Verhältnis von annähernd 1 : 1. Die Rasse soll ein bißchen kompliziert sein, denn die schiffbrüchigen Seefahrer und die halbschwarzen Dämchen von Helena waren doch recht verschiedene Leute. Merkwürdigerweise zieht die Inzucht dort keinerlei schädliche Folgen nach sich, die meisten Menschen werden 80 Jahre alt und haben angeblich die besten Zähne der Welt.

Tristan da Cunha und ein paar Inseln in der Nähe, z. B. Nightingale, sind übrigens, soweit bekannt, die einzigen Brutplätze mehrerer Vogelarten, die man im Atlantik von Neufundland bis zur Antarktis antrifft (Petrelle), und beherbergt Vögel ohne Flügel, die größten Albatrosse und tausend andre Merkwürdigkeiten.



Tristan da Cunha

Das Kartenbild zeigt Grundriß und Aufriß eines geradezu idealen Vulkans. Die höchste Spitze (Mt. Olav) liegt 2028 m über dem Meere.



Tristan da Cunha

Die Vorbereitungen für die Arbeiten in der Antarktis schreiten fort. Kapitän Ritscher stellt einen genauen Organisationsplan auf, wir besprechen alle Einzelheiten. Schwierig sind nicht die Flüge, die gelingen, sondern gerade die, die nicht gelingen. Und eine etwaige Notlandung auf dem antarktischen Inlandeis? Aber man muß gerade daran denken und alle, einfach alle vorkommenden Möglichkeiten in Betracht ziehen. Auf keinen Fall wird irgendeine Gruppe im Stich gelassen. Natürlich haben wir alle nur den einen brennenden Wunsch, daß unser Programm sich ohne Zwischenfälle abwickeln möge. Der schwierigste Faktor ist ja stets das Wetter. Und das scheint nach den vorliegenden Berichten in der Antarktis wechselnder als anderswo zu sein, außerdem stets um einige Grade kälter, stürmischer. Und wo wird das Packeis liegen? Wie weit kommen wir mit der „Schwabenland"? Tausend Fragen, die wir im Grunde doch der Zukunft und unserm guten Stern überlassen müssen. Aber alle Möglichkeiten müssen durchgesprochen werden.

Mayr und Schirmacher, die beiden Flieger, spielen seit Tagen Kaufmannsladen. Der Notproviant wird zusammengestellt, ausgewählt, abgewogen, in Beutel verpackt. Die Schlitten gehen nicht in die Flugzeuge hinein, auch nicht zusammengelegt. Sie müssen etwas umkonstruiert werden. Ich zeichne Karten von den in Frage kommenden Abschnitten in verschiedenen Maßstäben und Projektionen. Eine Merkatorprojektion in einem Maßstab, bei dem 1 mm etwa 1 km in der Natur entspricht, scheint sich für die Flüge am besten zu eignen.

Die ersten Vorboten aus der Antarktis kommen! Ein Telephongespräc mit der Walkocherei „Wikinger", die dicht am Polarkreis und von un noch etwa 3000 km entfernt liegt. Ein Hoch auf die Technik! Und Krau hat sofort einige Meter Walwurst und Walfischfleisch bestellt, d. h. au europäische Verhältnisse umgerechnet: eine Hausfrau in Venedi bestellt telephonisch ein paar Knobländer beim Schlächter am Nordka Von Berlin aus müßte sie sich schon bis nach Spitzbergen bemühe oder nach der andern Seite etwa bis Kairo. Das sind ziemlich gena die gleichen Entfernungen.

Am 10. Januar gleich nach dem Frühstück die erste große B sprechung des Organisationsplans. Schiffsleitung, Wissenschaftle Flugbesatzungen und Katapultführer werden zugezogen. Kapitä Ritscher liest den vollständigen Organisationsplan vor. Er enthä das gesamte Arbeitsprogramm an der Eiskante. Wenn sich nur ein Te davon verwirklichen läßt, dann bringen wir beachtliche Resulta mit nach Hause. Es gibt unter den 25 Mann, die hier um de großen Tisch herumsitzen, Gesichter, die nur schlecht verbergen könne daß sie froh wären, wenn sie die Geschichte hinter sich hätten. Abe es wird bei allen Unternehmungen „so'ne und solche" geben! Solch auf die's wirklich ankommt, und so'ne, die zunächst nur mitgehe Das ist nun mal nicht anders! Ich sehe verstohlen von einem zu andern, und mit Befriedigung und Stolz kann ich feststellen, daß nu verschwindend wenige noch etwas zurückhaltend sind, daß aber de Leuten, auf die es im Ernstfall ankommen wird, die ungeheure Freu anzumerken ist, dabei sein zu dürfen. Kapitän Ritscher wird von dies Spannung miterfaßt, seine Worte werden noch fester und bestimmt Er ist ein Draufgänger, kaum weniger als der Jüngste unter uns. Al jedes Wort ist genau bedacht, jeder Vorschlag einer fliegerischen od sonstigen Erkundung fußt auf eingehendster Für- und Wid besprechung mit den entsprechenden Facharbeitern, und im ganz gesehen kommt ein wundervoller „Husarenritt" heraus, der sch einen ganzen Kerl erfordert.

Man nehme mir nicht übel, daß ich ehrlich sein möchte. Der G schichtsschreiber braucht nicht zum bloßen Geschichtenschreib herabsinken. Ich will mit Freuden so viele lustige Geschichten a zählen, wie Tagebuch und Erinnerung hergeben, aber ich finde falsch, die Seiten auszulassen, die nicht nur eitel Freudiges aufzuweis haben. Man tut niemand einen Gefallen damit. Die Beteiligten würd nur lächeln, und derjenige, der diesen Expeditionsbericht aus sonstig Gründen braucht, bekommt ein gefälschtes Bild.

Die Mitglieder einer Expedition bilden einen Staat für sich, und er hat seine eigenen Gesetze, die vom Landesüblichen beliebig abweichen können. Die Expedition hat eine bestimmte Aufgabe, ein Ziel. Und die Erreichung dieses Ziels ist oberstes Gesetz. Die Wege, um die Aufgabe in ihren einzelnen Teilen zu bewältigen, gibt der Expeditionsleiter an. Er ist absoluter Herrscher. Es ist wie bei einer Sinfonie. Es hat nur einer den Taktstock in der Hand, und auch das Solo der ersten Geige oder der Flöte wird vom Dirigenten an den richtigen Platz gestellt und muß sich seinem Rhythmus anpassen. Es ist selbstverständlich, daß die größte Gefahr für eine Expedition die Cliquenbildung ist. Sie ist stets ein Zeichen von Schwäche. Der einzelne fühlt sich irgendeiner Situation nicht mehr gewachsen und sucht Gleichgesinnte. Der Expeditionsleiter braucht einen sechsten Sinn, eine derartige Unterströmung im kleinen zu fühlen und muß sie rücksichtslos sofort niederschlagen. Sie tritt sich leider nicht von allein fest, und zu große Vornehmheit ist ihr gegenüber wohl nicht angebracht.

Es geht nur dann alles gut, wenn jedes Expeditionsmitglied, vom Leiter herab bis zum letzten Schiffsjungen, sich in jedem Augenblick für die ganze Expedition verantwortlich fühlt. Dazu gehört viel Einsatzbereitschaft und die Fähigkeit, auch mal von seiner „eigenen Tüchtigkeit" absehen zu können. Jetzt wird man auch verstehen können, warum die paar Leute, die unsere neuliche Weihnachtsfeier zu betreuen hatten, Kapitän Ritscher gerade um den Bericht über seine Eiswanderung gebeten haben. Es gibt in der ganzen Expeditionsliteratur kaum ein Beispiel für eine noch größere Einsatzbereitschaft. Ich wüßte nur noch Scott auf seinem Rückwege vom Südpol und Wegener auf seinem Marsch nach Eismitte 1930 auf Grönland. Das Wort Kameradschaft ist von Kapitän Ritscher selten in den Mund genommen worden, aber — und hiermit komme ich auf den Anfang dieses Zwischenkapitels, auf die Besprechung über die beabsichtigten Flüge zurück — als bei Erörterung der notwendigen Flugsicherheit gefragt wurde, was dann geschähe, wenn ein Flugzeug 500 km vom Eisrand entfernt notlanden müßte, da sagte Ritscher bloß: „Seien Sie ruhig, ich hole Sie dann ab!" Und die Worte waren in einem Tonfall gesagt, daß der letzte Zweifel beseitigt war, daß überhaupt nicht mehr gefragt wurde, daß aber jeder das unbedingte Zutrauen hatte, im Falle eines Unglücks wird der Expeditionsleiter selber alles nur Menschenmögliche aufbieten, um seine Kameraden aus dem Eis herauszuholen. Ich darf hier ruhig bekennen, daß ich noch niemals ein Wort gehört habe, das mehr Vertrauen einflößte wie diese Antwort von Kapitän Ritscher.

Inzwischen haben wir wieder ein paar Breitengrade südwärts geschafft, etwa 43° südlicher Breite, und stecken so richtig in der südpolaren Tiefrinne drin. Das hat leider nichts mit der Meerestiefe zu tun, denn sie würde uns nicht kümmern, aber gemeint ist ein breiter West-Ost verlaufender Streifen, auf dem ein barometrisches Tief hinter dem andern herzieht. Sie kennen die lakonische Ausdrucksweise unserer Herren Meteorologen: Von Island her nähert sich ein Tief . . . und Sie wissen, daß der Himmelfahrtsausflug ganz todsicher verregnet! Na ja, also in einer solchen Tiefrinne sitzen wir jetzt selber. Der Luftdruck ist auf 745 mm gefallen. Regen . . . Wind, aber erfreulicherweise als Schiebewind, der unser tägliches Etmal (die von einem Mittag zum nächsten zurückgelegte Strecke) um rund 20 Seemeilen erhöht.

Regula gibt Nachhilfeunterricht. Schon damals auf der Probefahrt den Herren aus den Ministerien und jetzt einigen von uns, die in der Schönwettermacherei noch etwas dazulernen möchten. Es hat sich ein netter Kreis von sieben, acht Wissensdurstigen zusammengefunden, und die Tiefs, die augenblicklich unser Schiff umplätschern, werden von uns auf dem Papier nachgezogen und bekommen jetzt von der Meteorologenbude aus ihre besonderen Anweisungen. Hoffentlich richten sie sich danach.

Auch allgemeine Vorträge steigen wieder. Gburek spricht über erdmagnetische Aufgaben, Bolle, als Meister aller Katapultabschüsse, über Bau und Wirksamkeit des Katapults. Er hat dazu die ganzen Wände mit Zeichnungen vollgepickt, und wir fahren mit dem Finger die ganzen verzwickelten Rohrleitungen nach. Übrigens eine tolle Geschichte: Das Zehn-Tonnen-Flugzeug erhält nach knapp einer einzigen Sekunde eine Geschwindigkeit von etwa 150 Stundenkilometer. Ich selbst spreche über frühere Südpolexpeditionen, im besonderen über Amundsen und Scott. Dieser Wettlauf zum Südpol wird immer eines der tragischsten Ereignisse in der Polarforschung bleiben. Amundsen erreichte den Südpol am 14. Dezember 1911. Niemals vorher hat je eines Menschen Fuß diesen Punkt betreten. Aber schon drei Wochen später kommt die zweite Gruppe, Scott, und findet noch das Zelt des glücklicheren Rivalen. Seitdem ist nicht mehr der Versuch gemacht worden, den Pol zu Fuß zu erreichen. Byrd, der ihn 1929 erstmals überflogen hat, ist nicht auf ihm gelandet. Zur Zeit leben nur zwei Menschen, die von sich sagen können, daß sie mit ihren Füßen auf dem Südpol gestanden haben, das sind die beiden Begleiter Amundsens Helmar Hanssen und Bjaaland. Die übrigen der Gruppe: Amundsen, Wisting, Hassel, sind inzwischen gestorben, und die ganze Mannschaft der Scottgruppe: Scott, Oates, Evans, Wilson, Bowers, ist, wie bekannt, auf dem Rückmarsch umgekommen.

12. Januar. Es wird schon merkbar kühler. Lufttemperatur +6° C. Das heißt, man muß die Tropenkleidung durch Wollsachen ersetzen. Die Heizung kommt auch wieder in Gang.

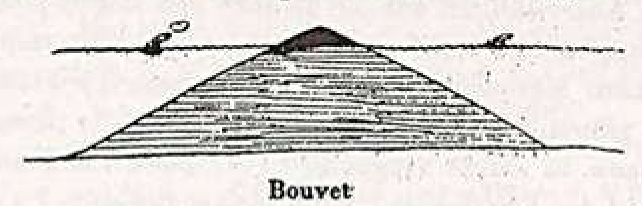
Nachts habe ich Lotwache von 0 bis 4 Uhr. Und da der Morgen für mich ebenfalls mit einer Lotwache von 4 bis 8 Uhr begonnen hat, sind richtig mal 24 Stunden hintereinander durchgearbeitet worden. Und da schwärmt nun alles für den Achtstundentag! Uns „Loter" trifft übrigens dieser etwas verlängerte Achtstundentag alle 2 bis 3 Tage.

Am 15. Januar habe ich wieder von 0 bis 4 Uhr zu loten, und da das Profil des Meeresbodens ungeheuer wechselt, muß oft von Minute zu Minute beobachtet werden. Wir schwanken zwischen 2000 und 1250 m. Und da ich gern wissen will, wie dieses unruhige Profil weiterläuft, lote ich bis ½11 Uhr durch. Schirmacher, der die Wache bis 8 Uhr hat, wird mir nicht böse sein, daß ich ihn noch ein Weilchen länger schlafen lasse. Er war mir aber doch böse, weil er die Untiefe gern selbst gefunden hätte. Na, aber das läßt sich verschmerzen.

Dieser zerrissene Meeresboden ist die Folge von unzähligen vulkanischen Ausbrüchen, die in der Vorzeit in diesem Teil des Südatlantiks gewütet haben müssen.

Zu Mittag kommt Bouvet in Sicht, eine Vulkaninsel wie Tristan da Cunha oder Gough. Hier war das Zentrum der vulkanischen Kraft und ein stets offener Schlot. Lavaströme und Aschen konnten fortlaufend aus der Tiefe nach oben gefördert werden und bauten mit der Zeit einen Kegel auf, der über 900 m aus dem Wasser herausragt.

Bei einem Inselvulkan darf man sich über die tatsächlichen Maße nicht täuschen lassen. Schließlich schwimmt ja die Insel nicht. Der 938 m hohe Berg ist in Wahrheit nur die Gipfelregion eines Vulkans, der noch rund 5000 m in das Wasser hinunterreicht. Welche Felsmasse zum Vorschein kommen würde, wenn man den Meeresspiegel einmal um 5000 m senken könnte, zeigt folgendes Profil, bei dem man sich aber auch bitte vergegenwärtigen möge, daß die Masse des ganzen Vulkans 27mal so groß ist wie die Masse des herausragenden Stückes. Hinzu kommt, daß auch die Spitze früher höher gewesen sein muß.



Bouvet

Am Eisrand

Während wir uns mit den Walen anfreunden, nähern wir uns mit jeder Schraubenumdrehung dem antarktischen Kontinent mehr und mehr. Aber Treibeis ist selbst am 19. Januar frühmorgens noch nicht zu sehen. Eine kurze Beratung der drei Kapitäne Ritscher, Kottas, Kraul ergibt eine Kursänderung von Süd nach fast West. Man will doch sehen, wieweit unser Glück uns auf dieser bisher kaum je vorher erreichten Breite von 69° S sogar in den undurchdringlichen Westen vorstoßen läßt. Im Westen, dort liegt nämlich das Weddellmeer, das eigentlich nur ein einziger Mensch bisher eisfrei gesehen hat, der Entdecker Weddell selbst, dem es 1823 gelang, bis 74° 30′ vorzudringen. Nach ihm ist trotz eifrigster Versuche noch niemand so glücklich gewesen, dieses fürchterlichste aller Meere zu befahren. Dafür kennt man die Namen zahlreicher Schiffe, die hier von den Eisschollen zerschlagen wurden, z. B. Otto Nordenskjölds „Antarctic" (1903) und Shackletons „Endurance" (1915). Dagegen kamen Filchners „Deutschland" (1911) und das englische Expeditionsschiff „Discovery II" (1932) noch gerade mit blauem Auge davon. Das Weddellmeer ist so schwierig, daß ein hervorragender Kenner der antarktischen Literatur, der Amerikaner William Hobbs, aus dieser Tatsache der fast unmöglichen Passierbarkeit den Schluß zieht, der alte englische Robbenfänger James Weddell müsse ein Erzschwindler und Gauner gewesen sein. Er könne einfach niemals so weit südlich gekommen sein und habe nur seinen amerikanischen Konkurrenten Nathanael Palmer, den Landsmann des Professors Hobbs, ärgern wollen, der etwa im gleichen Jahre Vorstöße in die damals noch völlig unbekannte Antarktis unternahm.

Aber bis ins Weddellmeer wollen wir ganz bestimmt nicht. Es wäre schade um die schöne „Schwabenland"! Am Morgen haben wir schon den charakteristischen Eisblink gesehen, d. h. den Reflex des Eises an niedrigen Wolkenbänken, und gegen Mittag taucht im Südwesten das Eis selber auf.

Wie bei „Wal, Wal!" so stürzt alles auf den Ruf „Eis voraus" auf Deck und die Auserwählten auf die Brücke und das Peildeck, um von so hoch wie möglich das seit langem zugleich gefürchtete und ersehnte Eis zu erspähen. Merkwürdigerweise hat es eine Front, die deutlich in der Sonne glänzt, kann also kein Packeis sein. Ja aber, dann muß ja . . . ist denn so etwas möglich? . . . Ist denn das dort hinten schon der Rand des Kontinents? Sind wir am Schelfeis? . . . So ohne jede Vorbereitung, schnurstracks von Hamburg aus direkt zum Südpol . . . Wir können es überhaupt noch nicht fassen.

Mit „wir“ meine ich die eiserfahrenen, die sozusagen im Eis ergrauten Männer des Schiffes, sie lassen sich an einer Hand herzählen. Sämtliche andern staunen bloß. Sämtliche andern haben ja außer Speiseeis noch nie Eis gesehen. Aber die erstauntesten Kinderaugen macht Kapitän Kottas. Er hat Eis nie geliebt, er hat nie verstanden, warum sich Leute ausgerechnet mit Steigeisen und Seil auf Gletschern erholen wollen, wo es doch so schöne warme Plätzchen auf der Erde gibt. Aber Bouvet hat ihm imponiert. Die 200 m dicke Eisschicht hat es ihm angetan. Nicht daß er gleich drauf spazieren gehen möchte, das nicht, aber sie machte doch einen gewaltigen Eindruck auf ihn.

Und jetzt dieser Eisrand! Langsam wird die Front höher und höher. Und das Tolle daran, nach rechts und links setzt sie sich unabsehbar weit fort. Es ist gar kein Ende da. Wie eine flache, aber unendlich breite Scheibe liegt dieses Eis vor uns.

Es wird auch etwas kälter. Nur wenig unter Null, aber die Tage vorher hatten höchstens nachts gelegentlich Temperaturen unter dem Gefrierpunkt angezeigt.

Seit dem Vormittag vermehrte Tätigkeit an den Flugzeugen. Die aufgeklappten Motorenwände an unsern beiden Dornierwalen sind uns nichts Neues. Meister Bolle hat schon oft seine Schar in blauen Overalls in jeden Zylinder hineinkriechen und jede Schraube nachziehen lassen, aber heute herrscht so etwas wie Generalprobenstimmung. Da rattert auch ein Motor los . . . Der zweite kommt dazu. Leibhaftige Teddybären, braun, dick und pummelig laufen über das Deck, Schirmacher und seine Kolonne in ihren dicken Pelzkombinationen. Zehn Minuten später heulen die Motoren von neuem auf, immer rasender . . . ein leerer Lederkoffer wird von der Meteorologenbude 50 Meter weiter bis gegen die Brücke geschleudert . . . Bolle am Katapult sieht ein Signallämpchen aufflammen, das vom Flugzeugführer eingeschaltet wurde, legt einen Hebel um . . . und dann rast der „Boreas“ die Gleitbahn hinaus.

Das erste deutsche Flugzeug über der Antarktis!

Wir andern gucken ein bißchen neiderfüllt nach. So ein Flieger hat's doch eigentlich gut! Ein paarmal dreht sich der Propeller rum, und dann gehört dieser Mensch gar nicht mehr zu den gewöhnlichen Erdenmenschen. Turmhoch, ach was, wolkenhoch ist er über jeden erhaben, spielt mit uns da unten, als ob wir Ameisen wären.

Kurz darauf die ersten Morsezeichen. Tuuut, tut, tut, tut, tut, tuut . . . „Boreas“ funkt, daß er gut gestartet sei. Hübsch, daß er es auch schon gemerkt hat!

Das Flugzeug erobert die Antarktis

Inzwischen beschwört Regula alle guten und bösen Wettergötter. Am Morgen um 3 Uhr ist er fertig und hat sie soweit überreden können, daß er 15 Stunden lang gutes Wetter prophezeit. Der Leser erschrecke nicht. Es ist wirklich 3 Uhr! Da wir nämlich absolut nichts von der Gegend wissen, da auf diesem Längengrad vor uns noch niemals ein Schiff soweit südlich vorgedrungen ist, so kann dieser erste Flug über dem antarktischen Kontinent Überraschungen mit sich bringen, die wir bisher überhaupt noch nicht ahnen. Es ist also gut, ihn nicht gegen Abend, sondern lieber zum Tagesanbruch anzusetzen.

Regula hat also seine Wettersprüche schon um 3 Uhr beisammen, die Männer der Lufthansa haben schon wesentlich früher angefangen, das Flugzeug zu überholen und zu tanken, wir übrigen erscheinen um 4 Uhr.

Die Luft ist wundervoll klar, die Sonne schon hoch am Himmel, denn auf 69° S herrscht Ende Januar volle Mitternachtssonne. Ein bißchen erfroren laufen wir an Deck herum, denn es ist zwar Sommer, aber doch immerhin in der Antarktis. Malyska und Stawicki, die beiden „Salon“-Stewards, stellen dampfenden Kaffee auf den Tisch. Herrlich! Und in aller Augen ist eine ungeheure Spannung zu sehen. Was wird der heutige Tag bringen. Da stapft auch schon Schirmacher herein, muß sich seitwärts durch die Tür quetschen, so dick ist seine Pelzkleidung.

Gute Ratschläge! Gott sei Dank fallen sie weg, denn erstens hat niemand von uns eine Ahnung, wie es „da drüben“ aussehen mag, und zweitens sind Flieger weder für Ratschläge noch für gefühlvolle Abschiedsworte empfänglich!

„Na, dann kommt man heil wieder!“ Das genügt, entspricht der Stimmung und kostet nicht viel.

Nacheinander klettern die vier Mann, Schirmacher als Pilot, Loesener als Mechaniker, Gruber als Funker und Sauter als Photograph, in die Kiste, verstauen sich und ihre Siebensachen . . . Die Motoren heulen auf . . . lassen wieder nach . . . heulen von neuem auf . . . jetzt das Signallämpchen am Katapult . . . Bolle legt wieder den Hebel um . . . Da rast auch schon das 11 Tonnen schwere Flugzeug die Gleitbahn entlang, hebt mustergültig ab und saust in die freie Luft. Natürlich wird erst noch eine Ehrenrunde ums Schiff geflogen, dann geht es mit Kurs S auf und davon.

Wir bleiben lange stehen . . . bis nichts mehr vom „Boreas“ zu sehen ist.

Mit schweren Gedanken gehen wir nach der Brücke zurück. Sorge um den Expeditionsplan, der heute zum erstenmal in Angriff genommen wird. Sorge um die vier Kameraden, die ebenfalls ab heute in wirklicher Gefahr schweben. Die Sorge hat ja nicht der Soldat selbst im Felde, sondern immer nur derjenige, der ein Stück dahinter steht. Der Einsatz von Mensch und Maschine muß zum Kriegsplan in einem ganz bestimmten Verhältnis stehen, das aber durch eine Reihe im Anfang noch nicht übersehbarer Faktoren geregelt wird. Erst mit zunehmender Erfahrung werden aus den Unbekannten greifbare Gebilde, so daß die Formel erst von Mal zu Mal richtiger wird.

Natürlich ist versucht worden, an alles zu denken. Das Benzingemisch ist oftmals in großer Kälte ausprobiert, jedes Instrument ebenfalls. Die Ausrüstung ist das Ergebnis langjähriger Erfahrung. Auch die Notausrüstung, Schlitten, Schlauchboot, Zelt, Verpflegungsrationen sind bis auf Cebiontabletten und Zigaretten genauestens berechnet, aber . . .

Dieses Aber macht uns ja gerade Sorge.

Es ist auch an den Fall gedacht worden, daß möglicherweise ein Flugzeug irgendwo notlanden muß. Das Irgendwo ist aber recht vielseitig. Über den günstigsten Fall einer Wasserlandung brauchen wir kaum zu reden. Dann wird eben die „Schwabenland“ oder die Barkasse hinfahren. Doch wie können wir helfen, wenn die Notlandung 500 km landeinwärts vor sich gehen muß? Das wird sehr schwer sein. Aber unsere Männer wuchten schon das andere Flugzeug, den „Passat“, auf die Katapultbahn. Er ist in wenigen Minuten startbereit, und Bolle wird in dem Augenblick den berühmten Hebel umlegen, sobald ihm Kapitän Ritscher sagen läßt: „Passat“ muß dem „Boreas“ auf soundso viel Grad Breite und Länge Hilfe bringen. Das und das Werkzeug, dieses oder jenes Ersatzteil oder . . . oder . . . sind mitzubringen“.

Fallschirme? Ja, Fallschirme sind auch dabei. Daß sie wirklich nur für den Notfall in Frage kommen, braucht nicht erst erwähnt zu werden. Aber wenn dieser Notfall eintreten sollte, können sich wenigstens die vier Leute retten. Und selbst wenn die Maschine dann zu Bruch oder in Flammen aufgehen würde und keine Möglichkeit bestände, Funkverbindung mit der „Schwabenland“ herzustellen, könnte jetzt das zweite Flugzeug starten und die Suche aufnehmen.

Wir sind sogar der festen Meinung, daß es die Unglücksstelle findet!

Jedes Flugzeug hat den strikten Auftrag, den Kompaßkurs und vor allem jede Kursänderung sofort telegraphisch zu melden. Außerdem soll es alle besonderen Vorkommnisse mit genauer Uhrzeit angeben, z. B. das Überfliegen des Eisrandes, charakteristische Gebirgszüge usw.

Wird also der Einsatz des zweiten Flugzeugs notwendig, dann fliegt es mit genau dem gleichen Kurs wie das erste, ändert die Richtung nach den genau angegebenen Minuten und kann durch Vergleich der verschiedenen Geländeformen Richtung und Ziel noch eingehender festlegen.

So beruhigen wir uns selber, als wir in das Kartenhaus auf der Brücke gehen.

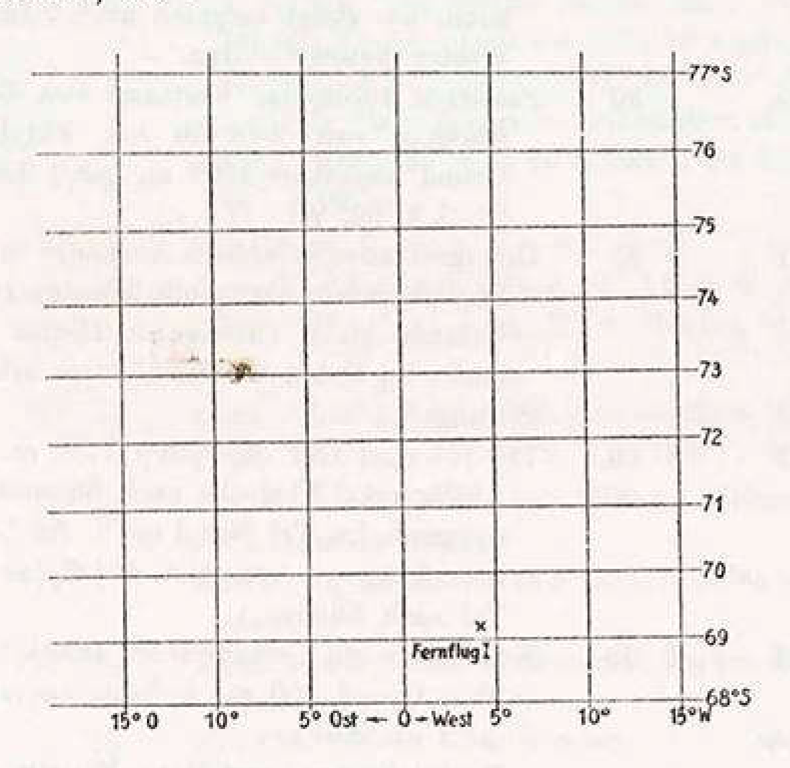
Das einzige, was wir zunächst an positiver Arbeit leisten können, ist bald getan, auf das schneeweiße Kartenblatt, das nur ein paar Meridiane und Breitenkreise trägt, wird ein kleines Kreuz mit dem heutigen Datum gezeichnet: Der Schiffsort von Fernflug Nr. I: 69° 10′ S; 4° 25′ W.

Neben der Sorge um das Wohl und Wehe der Kameraden muß man ja auch noch ein bißchen an das Expeditionsprogramm denken. Wie wird die geographische Ausbeute?

Klopf, klopf! Müllmerstadt trommelt an die Durchreichetür zwischen Funkbude und Kartenhaus.

Ha! Die erste geographische Entdeckung!

Es ist aber nur eine Anfrage, welcher Kurs geflogen werden soll. Antwort: rw[1]) 179°.



Es folgt jetzt das ganze Protokoll vom Fernflug I.

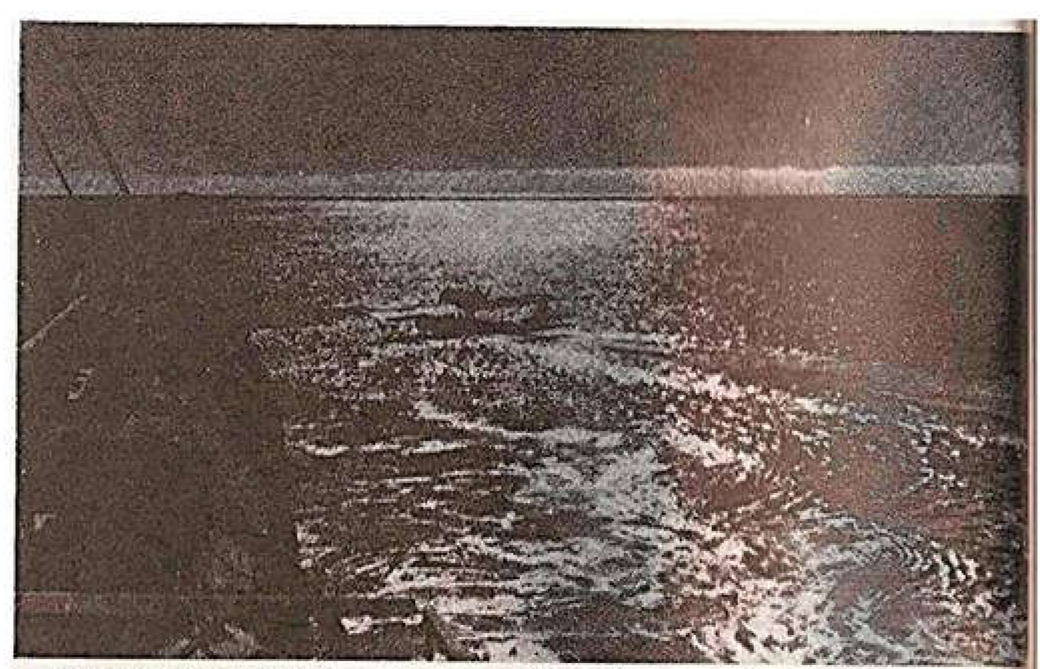
Telegramm-nummer	Uhrzeit	Text
2	5h 30 m	Schelfeisrand passiert auf 69° 55′ S, 4° 25′ W. 1700 m Höhe.
3	5 47	Berge im Südosten zu sehen, 5h 45 im Eis Risse von Ost nach West.
4	6 00	70° 35′ Süd. Höhe 2000 m, Wetter gut.
5	6 17	Im Osten erste Erhebungen, Kegel, eiswellenförmig ansteigend, im Südsüdosten höhere Berge.
6	6 30	71° 4′ S, 4° 45′ W. 2000 m Höhe. Überfliegen erste Steinkegel. 6h 40 im Süd bis Südwesten sehen Felsgrate aus dem Eis, Kurs geht am Westrand von Ostgebirgen entlang.
7		Peilungen.
8	7 00	71° 5′ S, 4° 45′ W. Kurskontrolle nach Sonnenkompaß 179,5°. Eisfläche ohne Risse, fliegen etwa 30 Seemeilen an den Ostgebirgen entlang, Höhe 2200 m, Sicht und Wetter gut.

[1]) rw = rechtweisend, d. h. unter Berücksichtigung der magnetischen Ablenkung.

Telegramm-nummer	Uhrzeit	Text
9	7 17	Im Osten querab hohe Felsgebirge, 3—4000 m hoch, Eis steigt langsam nach Süden an, im Westen kaum Gebirge.
10	7 30	Passieren äußersten Westrand von Gebirge im Abstand von etwa 20 Sm. Flughöhe über Grund höchstens 1200 m, qah[2]) 2300 m, 72° 30′ S, 4° 50′ W.
11	7 35	Gebirge erstreckt weitere Ausläufer in Richtung SSW, kommen über große Schneeverwehungen. Gelände stark ansteigend. Hinter SW Ausläufer im Osten weitere Gebirge erkennbar.
12		Peilungen.
13	8 00	73° 10′ S, 4° 50′ W. qah[2]) 2450 m. 7h 45 im Ausläufertal Eisdecke nach Süswest noch ansteigend. Im Tal Nebel qaf[3]). An Steuerbordseite Felsgrat, von dort Abfall langsam zum Tal nach Süden.
14	8 20	Kehren um, da Gelände stark ansteigt. Flughöhe über Grund 200 m. Außentemperatur —17°.
14a		Schiff an Boreas Beabsichtigter Start Mayr. Mitteilt, ob Höhenwindberatung gedient.

le- nm- mer	Uhrzeit	Text
15		Mit Start Passat ruhig warten, lande nicht vor 15h
16		Höhenwindberatung hat scheinbar gestimmt.
17	9 00	73° 0′ S, 3° 43′ W. Gebirge hat eine Höhe von 4000 m, Überfliegen unmöglich.
17a		Schiff an Boreas
		Schlage vor Rückflugweg nordwärts entlang Ostseite des Gebirgsrückens, wenn auf diese Weise Flug I-Gelände photographisch voll erfaßbar.
18		Fliegen weiter bis zur Küste.
19		Wie ist rw euer qth?[4])
19a		Schiff an Boreas
		Schiffsstandort 68° 57′ S, 4° 10′ W.
20		Peilung.
21	9 30	72° 15′ S, 3° 52′ W.
	10 00	71° 35′ S, 3° 45′ W. 2600 m qah.
22	10 12	Bei erstem Kegelfelsen starke Risse im Eis. 10h 15 Eisrand in Sicht, 10h 18 querab von Kugel und Kegel, 10h 30 70° 55′ S, 3° 45′ W. Auf dem Eis Schneewehen erkennbar, abfallend nach Osten. In etwa 40 Minuten am Eisrand. qah 2700 m.
22a		Schiff an Boreas
		Augenblicklicher Schiffsort 68° 51′ S, 4° 30′ W. Um 11h Kurs nach West. Suchen Ausweg aus Eis.
23	10 51	Kurswechsel auf 105°. 11h gehe auf Kurs 175° rw. qah 2700 m, 70° 20′ S, 2° 40′ W.
24	11 30	71° 05′ S, 2° 40′ W, qah 2800 m. Kehren um, da Kamera unklar.
	11 45	Maschine geht auf 100 m herunter. Gelände ganz glatt.
	11 56	Maschine fliegt über Spalten und starken Schneeverwehungen.
	12 25	Maschine 800 m über Wasser.
25		Boreas arr[5]) 13h 35.

[2]) qah = Höhe. [4]) qth = Standort.
[3]) qaf = passiert . . . um [5]) arr = Ankunft.



Das Flugzeug kehrt von seinem Fernflug, 500 km ins Inlandeis, zurück. Fast 16 000 km Fluglänge wurden bei den Vermessungsarbeiten insgesamt zurückgelegt.

Als der „Boreas" in der Nähe des Schiffes wassert, wird ihm ein festlicher Empfang bereitet. Die ganze Besatzung steht am Heck und sieht zu, wie das Flugzeug aufgenommen wird. Hartmann steht am Kran und hebt die 11 Tonnen mühelos aus dem Wasser auf. Für uns Neulinge, die wir nicht schon in Horta dabei waren, ist dies ein großer Augenblick.

„Kinder, was habt Ihr alles gesehen!"

„Na, wie war's denn? Ist es kalt dort?"

Tausend Fragen schwirren und machen noch mehr Lärm als die schnurrenden Filmkisten, die den geschichtlichen Augenblick im Bilde festhalten wollen.

O Eitelkeit! Selbst in diesem Augenblick zupfen doch noch einige Beteiligte ihren Schlips gerade!

Der einzige, der ein bekümmertes Gesicht macht, ist Sauter. Irgendwann hat die eine Reihenbildkamera zu arbeiten aufgehört, Welle gebrochen oder so etwas ähnliches!

Wir schauen ihn entgeistert an. Eine Reihenbildkamera! Und irgendwann? Irgendwann! Man weiß also nicht genau wann?

„Nein!"

„Ja, wie ist denn das passiert?"

„Das mag der Henker wissen! Ich merkte bloß, daß die eine Maschine nicht mehr mitmachte, wann sie aufgehört hat zu arbeiten, weiß ich nicht!"

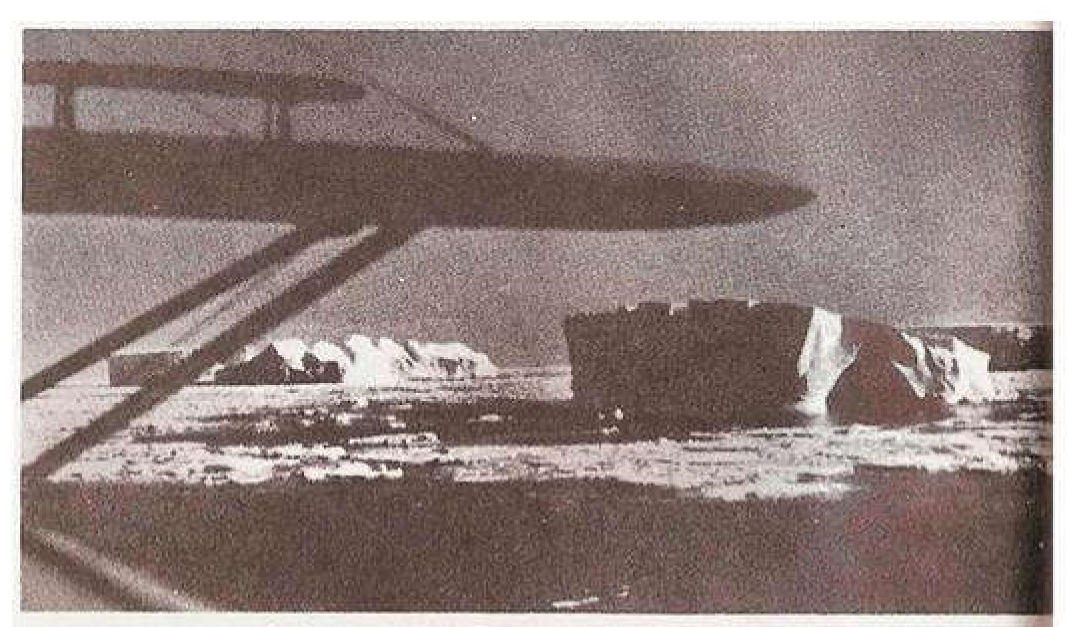
Sofort werden Krüger und Bolle dazu geholt, Bundermann, der zweite Bordphotograph, ist auch dabei, und dann sitzen die vier die ganze Nacht am Schraubstock, feilen und basteln den Schaden wieder zurecht, so daß die Maschine von da ab wieder völlig einwandfrei läuft.

Um 17 Uhr Besprechung im „Salon". Der erste Bericht über den Flug. Die Flieger schildern noch einmal ihre Eindrücke, erzählen von ihren Erfahrungen und berichten, was an Ausrüstung gut oder schlecht gewesen ist. Dieser erste Flug war ja die erste Erprobung von Material und Ausrüstung. Es ist wichtig festzustellen, daß auch die weiteren Flüge in derselben Weise vor sich gehen können. Durch den Ausfall der einen Meßkamera muß der Flug sowieso noch einmal wiederholt werden.



Schußbereit! An der Kamera Bundermann.

Es wird den Leser interessieren, zu wissen, was alles in unsern beiden Flugzeugen „Boreas" und „Passat" für einen solchen Fernflug drinsteckt. Die Aufstellung ist dem früher festgelegten Organisationsplan von Kapitän Ritscher entnommen.



Schwierig ist die Landung im Treibeis.

Ausrüstung der Flugzeuge

Ausrüstung und Gewichte der beiden für die Antarktisflüge bestimmten 10-Tonnen-Wale „Boreas“ und „Passat“

Das Rüstgewicht des „Boreas“ beträgt 6336 kg, das des „Passat“ 6318 kg. Im Rüstgewicht jeder Maschine einbegriffen ist die Seeausrüstung, bestehend aus: 1 Treibanker, 1 Treibankerleine, 1 Treibankerrückholleine, 1 Wirbelschäker, 2 Wurfleinen, 1 Schlauchboot, 1 Beil, 1 Kasten Werkzeuge für Reparaturen während des Fluges, 1 Bordapotheke.

Die zusätzlichen Gewichte setzen sich zusammen aus:

Brennstoff für 15 Stunden 4200 Liter	3 150 kg
Reservewasser	60 kg
Navigatorische Ausrüstung	20 kg
Photogeräte	190 kg
50 Abwurfpfeile und 10 Abwurfflaggen à 600 g	36 kg
Besatzung 4 Mann in Polarkleidung	400 kg
Polarausrüstung für den Fall einer Notlandung	324 kg
	4 180 kg

Das Fluggewicht beträgt demnach für den „Boreas“	10 516 kg
„ „ „ „ „ „ „Passat“	10 498 kg

Der Start jeder Maschine muß also mit einem Übergewicht von ½ Tonne erfolgen. Es bestehen allerdings keinerlei Bedenken, mit einem 10-Tonnen-Wal einen Start mit einer Überlast von ½ Tonne durchzuführen.

Navigatorische Ausrüstung der Flugboote

1 Sextant	4,7 kg
1 Abtriftmesser	4,5 kg
1 Sonnenkompaß	2,8 kg
1 Sonnenstift	0,5 kg
1 Fernglas	2,5 kg
1 nautische Tafel, 1 Karte 1 : 1 250 000, 1 Logbuch, 1 Zirkel, Dreieck, Bleistift, Radiergummi	4,2 kg
	19,2 kg

Notausrüstungsgegenstände je Flugboot

2 Zweimannzelte je 10 kg	20 kg
4 Schlafsäcke mit Gummimatratzen je 4,5 kg	18 kg
1 Schlitten mit Abdeckplane, 20 m Zugseil und 2 Ziehgestellen	15,3 kg
4 Paar Skier je 5,7 kg	22,1 kg
1 Eispickel	1 kg
2 Primuskocher mit 2 Ersatzbrennern, Reinigungsgerät, 1 Brennstofftrichter und 2 Kochtöpfen je 2,12 kg	4,3 kg
1 Liter Brennspiritus	1,1 kg
10 Liter Petroleum	8,5 kg
1 Gewehr mit Zielfernrohr (Drilling)	4,1 kg
1 Gewehrputzzeug, 100 Schuß Schrot, 50 Schuß Kugel	7 kg
2 Kanister Leuchtmunition (grün-weiß-rot) je 4,45 kg	9 kg
1 transportable Kurzwellenstation	24,5 kg
1 Notapotheke	4 kg
4 bepackte Rucksäcke je 13 kg	52 kg
	191 kg

Inhalt eines Rucksackes:

1 Messer, 1 Nähbeutel, je 2 Mann eine Schneeschaufel, 1 Eßbesteck, 1 Leine (10 m), 1 Ersatzskibindung, 1 Päckchen Makrobiotik, Skiwachs, 1 Paar Seehundsfelle, 1 Paar Schneereifen, 1 Paar Gamaschen, 2 Paar Skihandschuhe, 1 lange Unterhose (Wolle), 1 Unterhemd (Wolle), 1 Trinkbecher, 1 Zahnbürste.

Lebensmittelnotausrüstung der Flugboote

56 Proviantbeutel mit bekanntem Inhalt. 1 Beutel liefert Proviant für 2 Mann für 1 Tag. Aus den Proviantbeuteln wurde der Speck (da nicht mehr einwandfrei) entfernt. An seiner Stelle nimmt jedes Flugboot eine Speckseite von 7 kg mit. Außerdem wird dem Proviant noch 1 kg Tabak hinzugefügt.

Die Gewichte des Proviants setzen sich demnach aus folgendem zusammen:

56 Proviantbeutel	120 kg
1 Speckseite	7 kg
Tabak	1 kg
	128 kg

Bekleidung der Besatzungen während des Fluges

Wollenes Unterzeug (Hemd und Hose), lange Skihose, Leinenhemd, Pullover (Hasenhaar), Wollsocken, Pelzschuhe, Pelzhandschuhe, Pelzkappe (Leder). Als Überanzug nehmen die Führer und Funker die Seehundskombination, die Mechaniker und Photographen die Pelzlederkombination. Die Mechaniker und Photographen nehmen ihre Seehundskombination mit der Ausrüstung mit. Die Gewichte der Bekleidung sind:

Seehundsfellkombination 6 kg, Lederkombination 7 kg, Unterkleidung 6 kg. Außerdem trägt jeder Mann der Besatzung eine Schwimmweste im Gewicht von 1 kg.

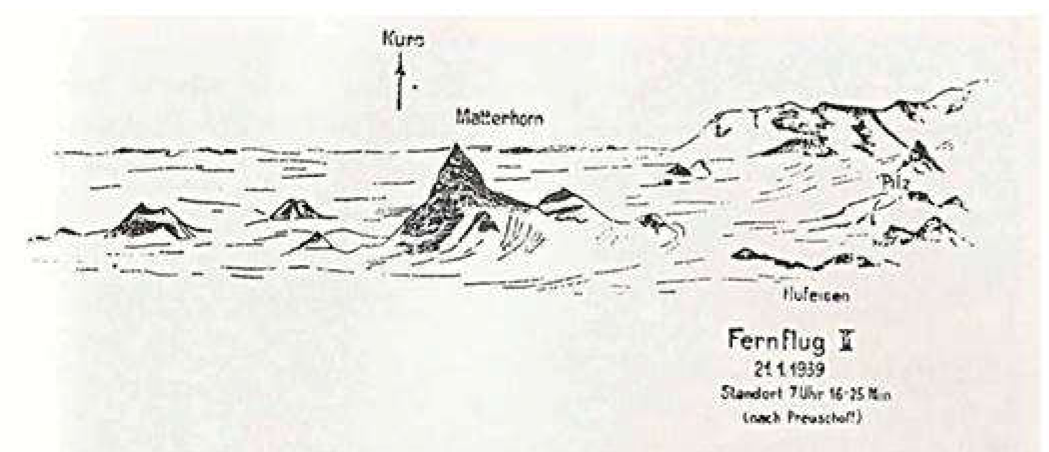
Südpolforschung aus der Luft

Die „windigste“ Stelle liegt also in der 4000 m hohen Stufe! Das ist uns allen klar. Na, vielleicht gibt es weiter östlich einen besseren Durchschlupf.

So startet also der „Passat“ am nächsten Tag zum Fernflug II. Wieder stehen Kapitän Ritscher und ich in dem Kartenraum auf der Brücke und zeichnen die einzelnen Geländepunkte in die Karte ein.

„Kegel und Kugel überflogen!“

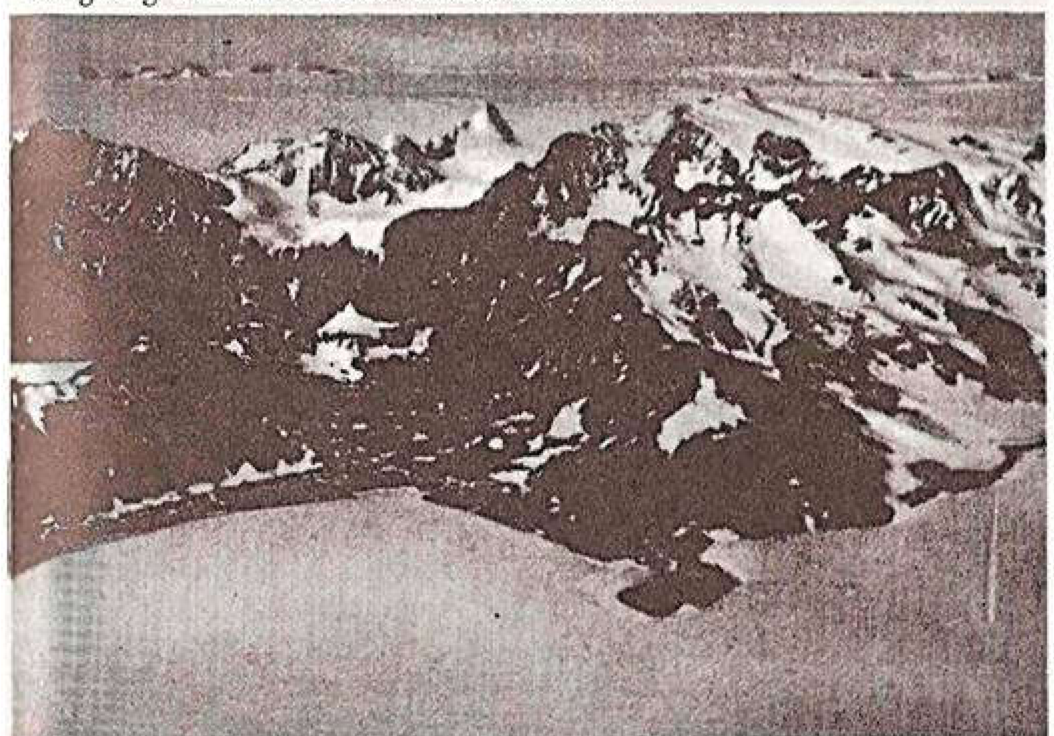
„Das stimmt ja großartig! Also da liegen die Burschen!“



Aber südlich von 74° 40′ kommt die schwere Maschine wieder nicht über die 4000-m-Stufe weg.

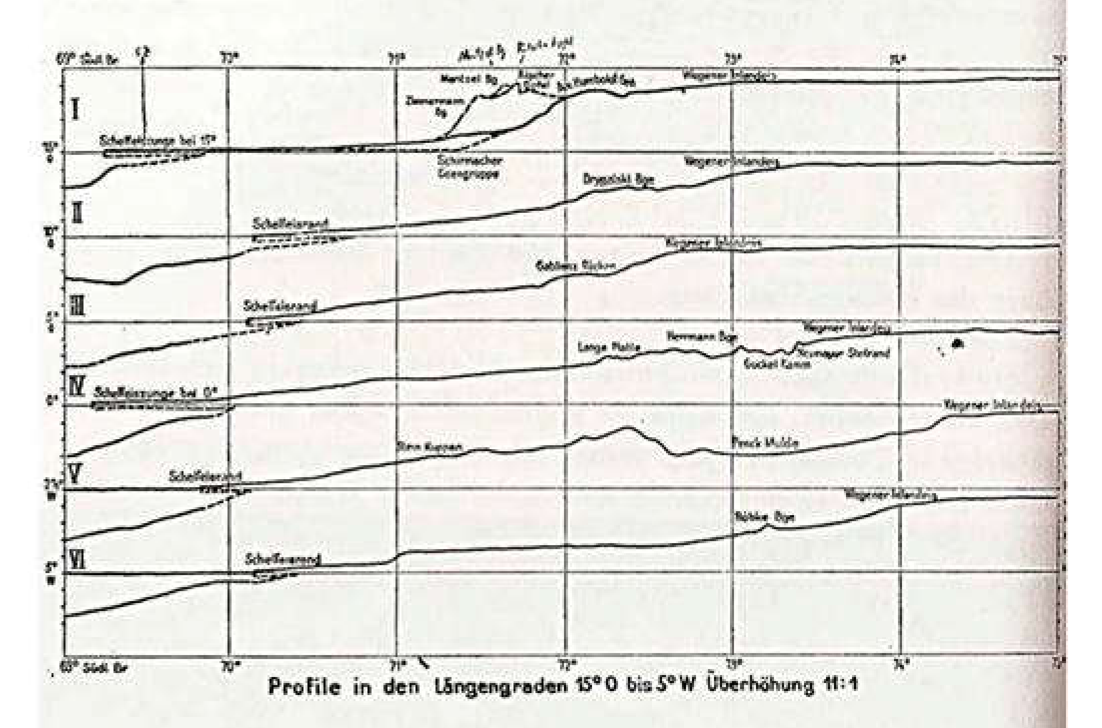
„Schade, schade!"

Sie krabbelt noch so ein bißchen in die Höhe, schraubt sich ächzend 100, 200 m höher, der Blick ist phantastisch, selbst nach Süden läßt sich das Gelände schätzungsweise noch 200 km einsehen, aber dann ist endgültig Schluß. Kehrt! Marsch marsch!



Die hochalpine Bergwelt des Inlandes: Nordostende des Wohltat-Massivs im östlichen Teil von Neu-Schwabenland. Der spitze weiße Berg ist der Zuckerhut, rechts von ihm der nach dem Leiter unserer Expedition benannte Ritscher-Gipfel und links von ihm der nach dem Vizepräsidenten der Deutschen Forschungsgemeinschaft benannte Zimmermann-Berg.

30 km weiter östlich erfolgt der Rückflug. Jede Minute bringt 200 qkm Neuland auf unsere Photos. Käpt'n Ritscher schmunzelt. Er rechnet und malt von Stunde zu Stunde mehr Nullen hinter das eroberte Land.



Profile in den Längengraden 15° O bis 5° W Überhöhung 11:1

Am nächsten Tag, dem 22. Januar, fliegt nochmals Mayr im „Passat". Dabei wird der vorgestrige Flug soweit wiederholt, wie die Steuerbordkamera ausgefallen war.

Mit Barkley, Gburek und Bruns fahre ich auf eine Eisscholle, um Photos und ein paar Eisuntersuchungen zu machen. Gburek und ich, die wir uns schon mehrmals auf Spitzbergen getroffen haben, sind glücklich, den Fuß endlich wieder mal aufs Eis setzen zu können. Aber noch glücklicher ist Bruns. Er sieht zum erstenmal in seinem Leben Eis so richtig von nahem. Er strahlt aus allen Knopflöchern.

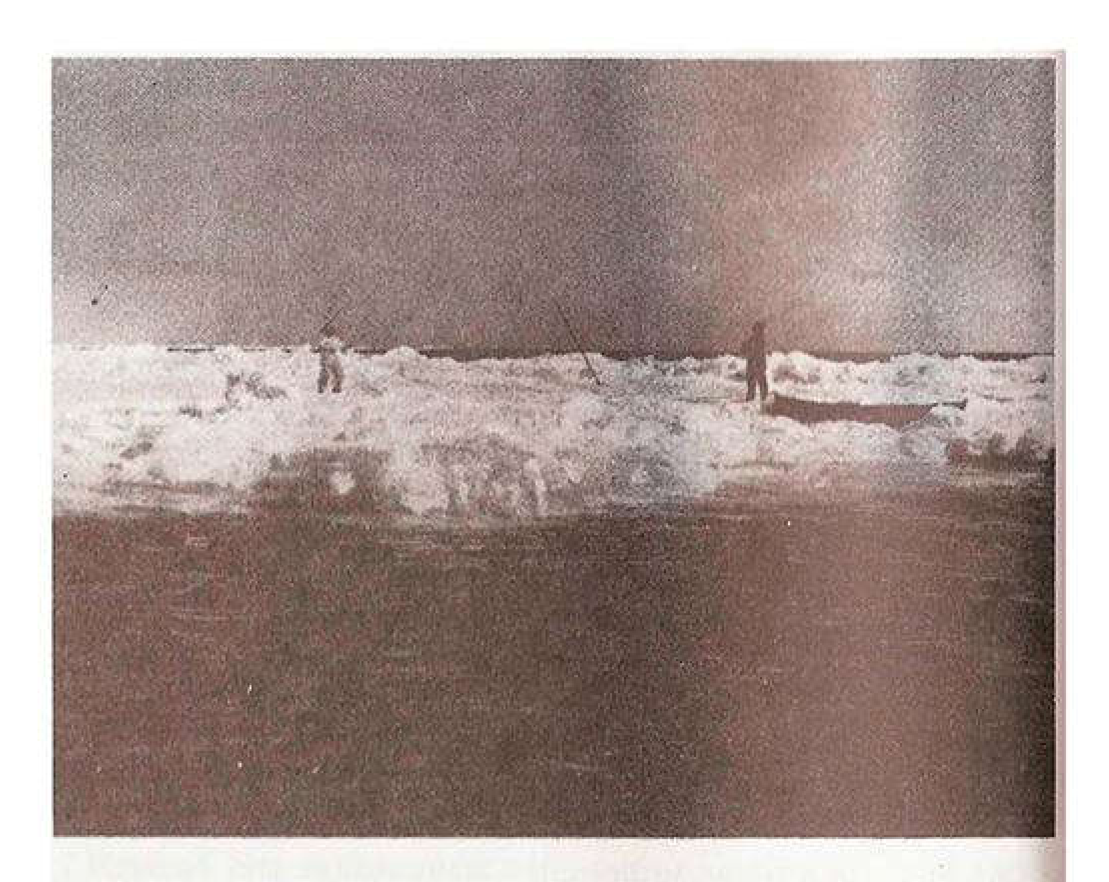
Gburek will eine magnetische Messung vornehmen. Der Theodolit wird aufgebaut. Das schwere Stativ steht eisern fest. Aber das ist auch alles. Eine Ablesung ist unmöglich, die Magnetnadel tanzt wie ein Lämmerschwanz hin und her. Die ganze Geschichte wackelt nämlich. Unsere Eisscholle ist nicht im entferntesten so solide gebaut wie das Stativ. Auf jeder Dünung schaukelt sie wie ein Korken. Sehnsüchtig schauen wir uns den nächsten Tafeleisberg an. Der würde es aushalten. Aber wie hinkommen?



Das Boot mit unseren technischen Instrumenten und Apparaten wird so nahe wie möglich herangelotst.



Alle greifen mit zu, um den Weg über die schwimmenden Eisschollen auch bei ungünstigen Wetter zu erzwingen.



Ab heute legen wir sogenannte Lustflüge ein, das heißt, die zweite Maschine darf starten, wenn die erste auf dem Rückweg und höchstens 1 bis 2 Stunden vom Schiff entfernt ist. Für den Photographen fliegt ein Wissenschaftler mit. Als Erster klettert Kapitän Ritscher in die Maschine. Er kommt begeistert zurück, einmal der unerhörten Landschaft wegen, zum andern, daß er als alter Kriegsflieger seit Jahren wieder einen Steuerknüppel zwischen die Finger bekam.

Tafeleisberg! Und normale Eisschollen! Es wird notwendig sein, die verschiedenen Begriffe einmal festzulegen.

Jeder entsinnt sich der fürchterlichen Titanic-Katastrophe, die 1912 einen Riesenpassagierdampfer in wenigen Sekunden zum Sinken brachte. Das Schiff hatte im Nebel einen Eisberg gerammt und sich eine Längswand völlig aufgeschnitten.

Das war im nördlichen Atlantik. Seitdem ist ein Sicherungsdienst eingerichtet. Besondere Wachtschiffe kontrollieren das Treiben der Eisberge und warnen radiotelegraphisch vorbeifahrende Schiffe.

Wo kommen diese gefährlichen Burschen her?

Sie stammen größtenteils von Grönland.

Grönland mit einer Länge von 2500 km und 800 km größter Breite ist bis auf einen schmalen Rand mit Eis bedeckt. Dieser ungeheure



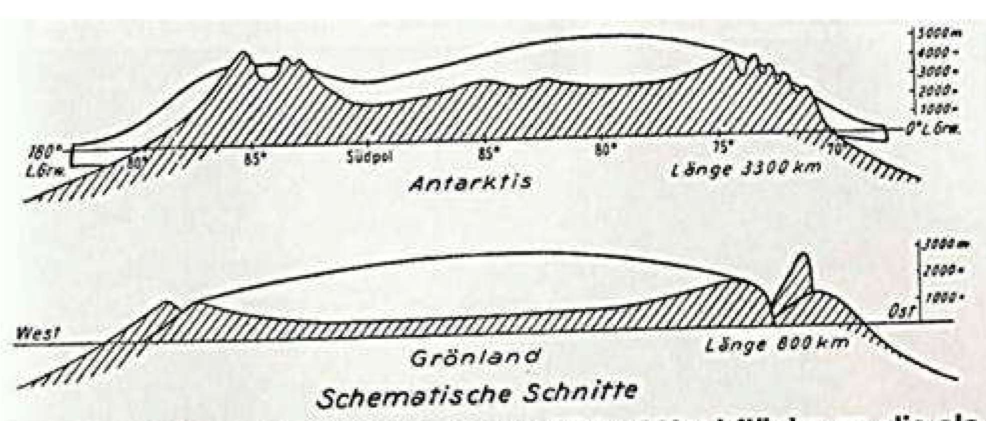
Eine Landung am niedrigen Eisrand, der sonst meist in einem über 30 m hohen Steilhang senkrecht aus dem Meere steigt. Links der Schatten einer Tragfläche unseres "Aufklärers".

Eispanzer, der etwa von Paris bis Moskau bei einer Breite von der Ostsee bis zu den Alpen reichen würde, wächst bei jedem Schneefall an. Eis fließt so ähnlich wie dick eingerührter Gips oder Marmelade. So fließt jetzt der Eisüberschuß langsam von den höheren Stellen nach den tieferen, die Gletscher schieben sich weit ins Meer vor. Die durch Dünung usw. abbrechenden Stücke sind die gefährlichen Eisberge. Sie schwimmen so, daß nur ein Achtel ihres Volumens aus dem Wasser herausragt. Ein Eisberg, der 50 m über der Wasseroberfläche mißt, kann gut 350 m tief in das Meer hineintauchen. Man hat Eisberge gemessen, die weit über 100 m aus dem Meer aufsteigen. Ungemütliche Gesellen!

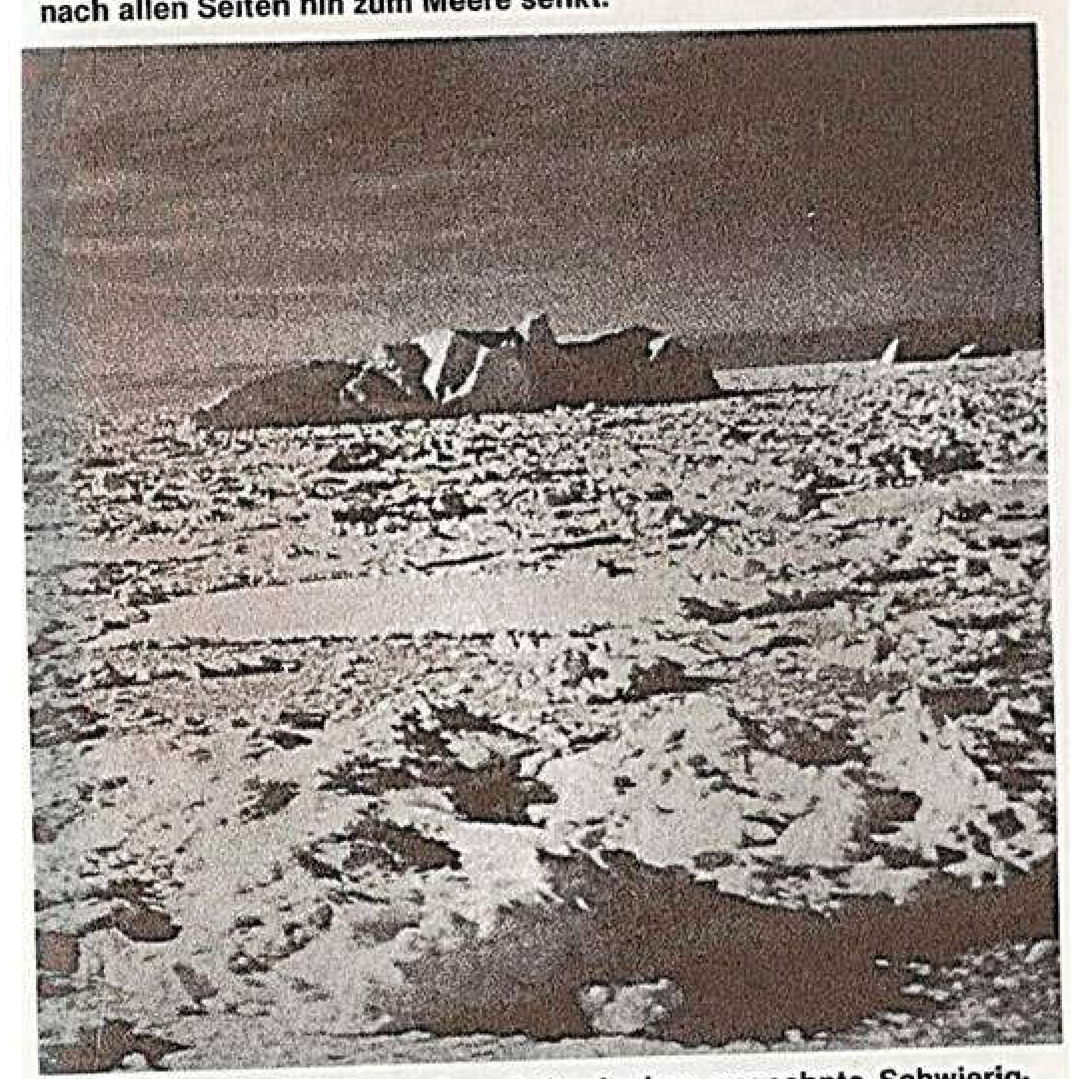


Das sog. Schelfeis des Südpolkontinentes schiebt sich Kilometer ins Meer hinaus. Die Höhe der Eisfront beträgt 30 bis 40 m.

In der Antarktis haben wir ganz ähnliche Verhältnisse, nur ist diese „Insel“ doppelt so lang wie Grönland und fünfmal so breit. Es ist ja ein ganzer Erdteil, anderthalbmal so groß wie Europa. Und dieses riesige Gebiet ist ebenfalls vollkommen mit Eis bedeckt. Auch hier wächst der Eispanzer mit jedem neuen Schneefall an, und der Eisüberschuß schiebt sich ins Meer vor. Aber die Ausmaße sind um vieles gewaltiger als auf Grönland. Es dringen nicht einzelne Gletscher vor, sondern der festlandgroße Eisschild wächst nach jeder Richtung hin als geschlossene Masse dutzende, oft hundert und zweihundert Kilometer weit ins Meer hinaus. Die jetzt vom Auftrieb hochgedrückten und abbrechenden Teile sind meist Tafeln, die mehrere Kilometer lang sind. Wir haben Tafeln gesehen, die 25 km lang waren. Der längste bisher gemessene freischwimmende Tafeleisberg hatte eine Länge von über 70 km. Die Höhe solcher Tafeln über dem Meere beträgt in der Regel 20 bis 50 m.



Der Schelfeisrand steigt lansam zur Südpol-Hochfläche an, die als eine geschlossene riesige Kuppe üben dem Pol liegt und sich nach allen Seiten hin zum Meere senkt.

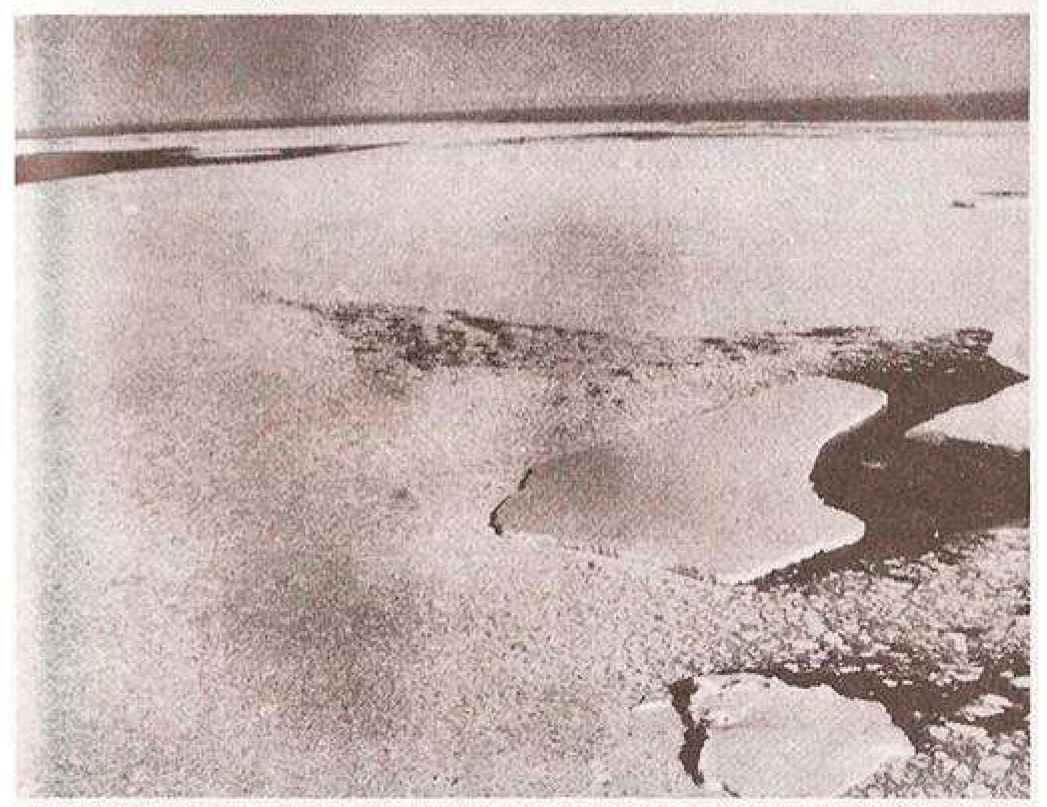


Im dicken Packeis, das dem Anlandgehen ungeahnte Schwierigkeiten bereiten kann.

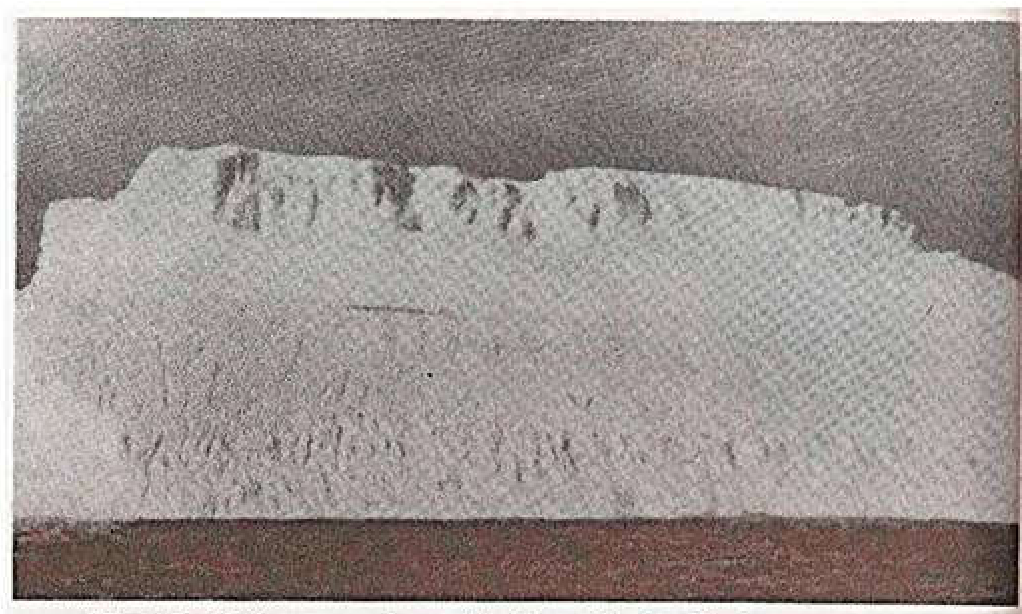


Ein schmaler Treibeisgürtel stellt sich uns entgegen und wird gekreutzt.

Diese Eisberge, sowohl in der Arktis als auch in der Antarktis, sind ausnahmslos Landeis, durch Schnee, Hagel usw. auf festem Lande gebildet. Außerdem gefriert aber auch das Meerwasser. Die im Winter bei ruhiger See entstehende Eisoberfläche wird von der nächsten Dünung zu Schollen zerbrochen, die je nach der Windrichtung hier- oder dorthin getrieben werden. Das ist das Treibeis, das im nördlichen Polarmeer durch die Bewegung, durch die begrenzenden Festländer und Inseln zu dem gefürchteten Packeis zusammengeschoben, aufgetürmt, gedrückt, „gepackt“ werden kann. In der Antarktis dagegen ist viel Platz vorhanden. Hier hat das Treibeis drei Ozeane zur Verfügung, den Pazifischen, Atlantischen und Indischen. Die Eisschollen, die übrigens im ganzen nur etwa 3 bis 4 m dick werden, also höchstens 40 bis 50 cm aus dem Wasser aufragen, werden nur beim Aufstau gegen die tief hinabreichenden und daher oft unbeweglichen oder wenigstens anderen tieferen Strömungen folgenden Tafeleisberge zu Packeis aufgetürmt. Meist haben sie soviel Platz, daß sie sich drehen und wenden können. Sie stoßen gegeneinander und wulsten sich die Kanten auf, so daß Formen entstehen, die man Pfannkucheneis genannt hat.



Am Schelfeisrand. Dichtes Treibeis und riesige Tafeleisberge, die etwa 40 m aus dem Wasser ragen.



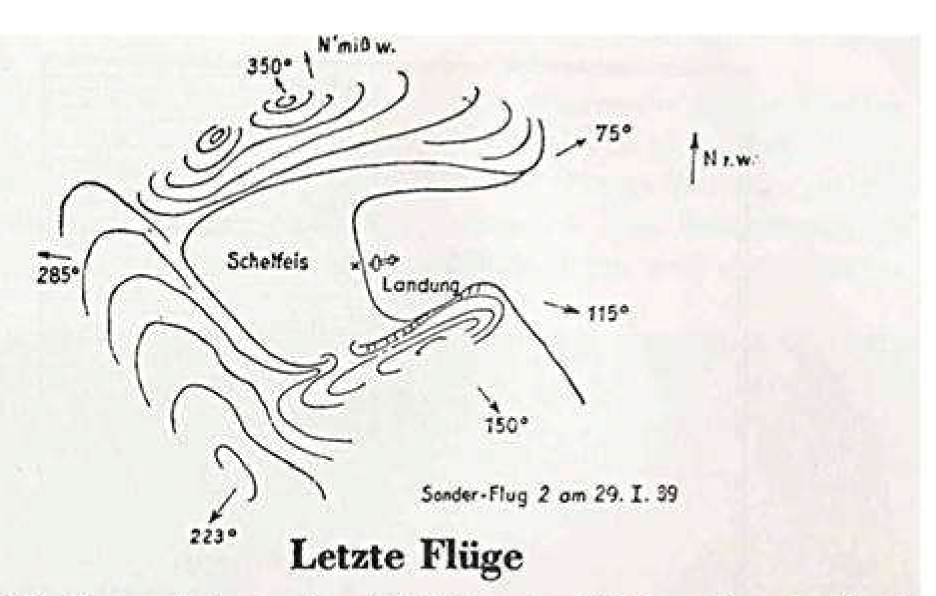
Manche Eisberge sehen wie riesenhafte Festungen aus.

Zunächst treten wir auf der Stelle. Das Wetter bleibt mies. An Flüge nicht zu denken. Die einzige Abwechslung bietet das Essen. Frühstück ½9 Uhr, Mittag 12 Uhr, Kaffee ½4 Uhr, Abendbrot 6 Uhr. —

Wie schützen wir uns gegen Skorbut? Man entsinne sich, daß zahllose frühere Polar-Expeditionen an dieser scheußlichen Krankheit zugrunde gingen. Skorbut ist eine Mangelkrankheit, Vitamin C fehlt. In der modernen Schiffsküche sind die Kühlräume groß genug, daß jetzt beliebige Mengen von Frischgemüse mitgenommen werden können. Auch die täglichen frischen Kartoffeln sind ein gutes Gegengewicht. Der alte James Cook, von dem die Zeitgenossen rühmten, daß er es als einziger Schiffskapitän verstand, seine Mannschaft stets vollzählig und gesund wieder nach Haus zu bringen, pfropfte das halbe Schiff mit Sauerkohl voll. Der berühmte Elisha Kane gibt seinen Leuten auf Grönland rohe Kartoffeln.

Und wir? Wir haben Frischfleisch und Frischgemüse in Kühlräumen, sogar etwas Obst. Auch die modernen Gemüsekonserven sind so eingekocht, daß die Vitamine größtenteils erhalten bleiben. Außerdem nehmen wir reines C-Vitamin in Pillenform mit, das in jeder Apotheke erhältliche Cebion. Auf Schlittenreisen sind Cebion (C-Vitamin), Vogan (A-Vitamin) und Vigantol (D-Vitamin), abwechselnd genommen, eine bewährte Zusatzkost, die vor jedem Skorbut schützt.

Auch unsere tägliche Kost auf dem Schiff stellt sich auf „Anti-Skorbut" um. Auf dem Tisch erscheinen Zwiebeln, fein geschnitten, als Zutat zu Fleisch, Fisch, Salat, Butterbrot, Wurst und Schweizer Käse.



Letzte Flüge

Der 28. Januar bringt schon leidlich gutes Wetter, aber strahlend schön ist der 29. Januar.

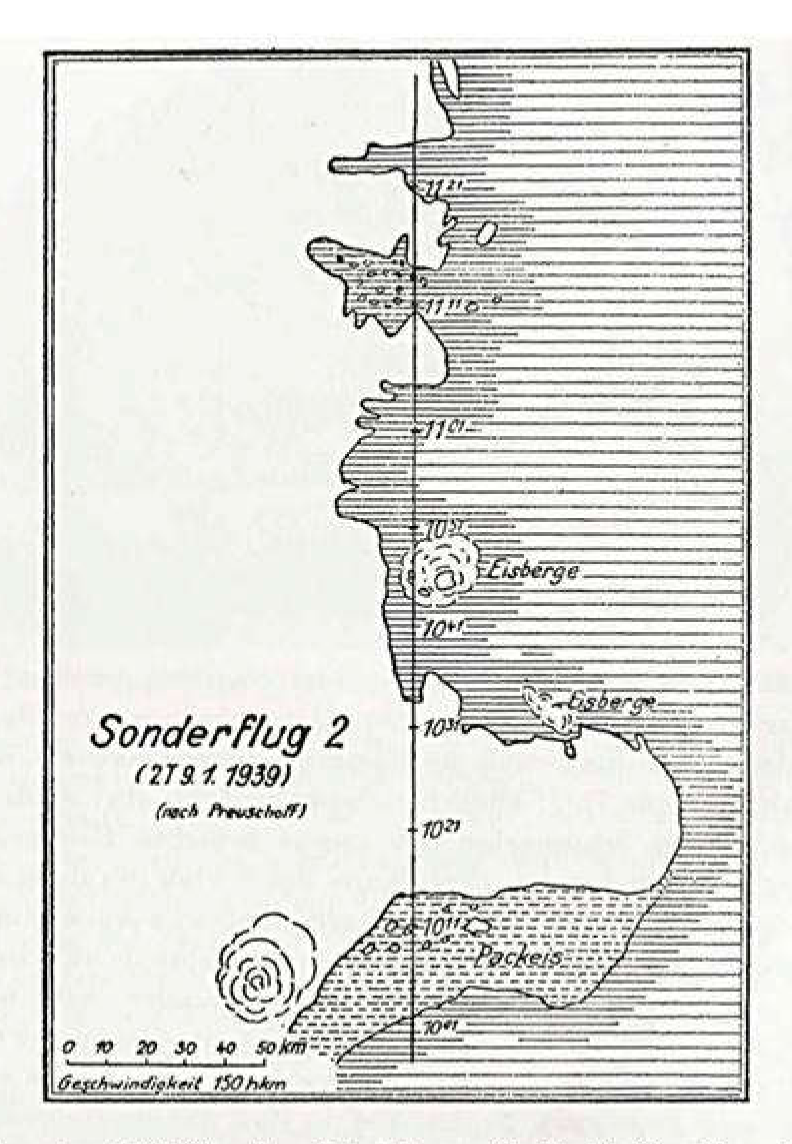
In alter Frische werden die Flugzeuge startklar gemacht, und der „Boreas“ steigt unter der Schirmacher-Mannschaft zum Fernflug IV auf.

An der 4000-m-Stufe muß die Maschine wieder umkehren, es werden diesmal sogar nur 73½° südlicher Breite erreicht, aber dafür umfliegt und umkraucht Schirmacher den ganzen östlichen Gebirgsstock des späteren Ritscher-Landes. (Vgl. Karte am Schluß des Buches.) Es ist sehr wichtig für die nachfolgende kartographische Auswertung, wenn ein Gebirge möglichst von allen Seiten photographiert wird.

Der „Lustflug“ am Nachmittag hat eine besondere Aufgabe: Einige von früheren Flügen her bekannte Stellen des Schelfeisrandes sollen auf eine Landemöglichkeit hin untersucht werden. Die in Frage kommenden Stellen sind zwei etwa 25 km tief in das Schelfeis einschneidende Buchten. Auf den Flügen I, II und Sonderflug 1 war übereinstimmend festgestellt worden, daß beide Buchten in dieser Zeitspanne ihre Lage nicht verändert hatten und ferner auf ihrer Westseite, im Gegensatz zur Umgebung, nur flach abfallende Eisränder aufwiesen. Die Vermutung liegt nahe, daß hier Landnähe vorhanden sei. Kapitän Ritscher überträgt mir die Leitung des Fluges, Mayr sitzt am Steuer seines „Passat“.

Die beiden Buchten werden auftragsgemäß umflogen, die größere scheint zu einer Wasserung günstiger, weil weniger Treibeis vorhanden ist. Nach der gut geglückten Wasserung kann der nur etwa 30 cm hohe Eisrand betreten werden.

Noch ein Wort zum „Schelfeis“. Der Ausdruck stammt von dem schwedischen Polarforscher Otto Nordenskjöld und bezeichnet die vom zentralen Eisplateau aus ins Meer vorgeschobene Eisdecke. Der Schelfeisrand stellt sozusagen die Gletscherfront dar, nur daß diese Front sehr



lückenlos, etwa 16000 km lang ist, d.h. von Berlin bis San Franzisko und wieder zurück. Der dazugehörige „Gletscher" ist ja auch der ganze antarktische Kontinent.

Der erwähnte Eisrand gehört dem Schelfeisrand an, das einen Teil der Bucht ausfüllt. Dahinter steigt auf drei Seiten ein flachhügeliges Gelände an von — soweit die Beobachtung gestattet — festem Land mit aufliegender Eisdecke. Die Mächtigkeit des Eises kann nicht festgestellt werden. Die 50 bis 70 m hohen Hügel bestehen aus Gletschereis und sind durch Stau hochgewölbt. Etwaige Spalten werden durch Firn verdeckt.

Die Bucht ist zum Teil mit völlig ebenem Schelfeis ausgefüllt, der Eisrand von den Hügeln etwa 1 bis 2 km entfernt. Eine Echolotung mit einem Handbehmlot am Rande ergibt die relativ geringe Wassertiefe von 435 m, die ebenfalls auf Landnähe deutet.

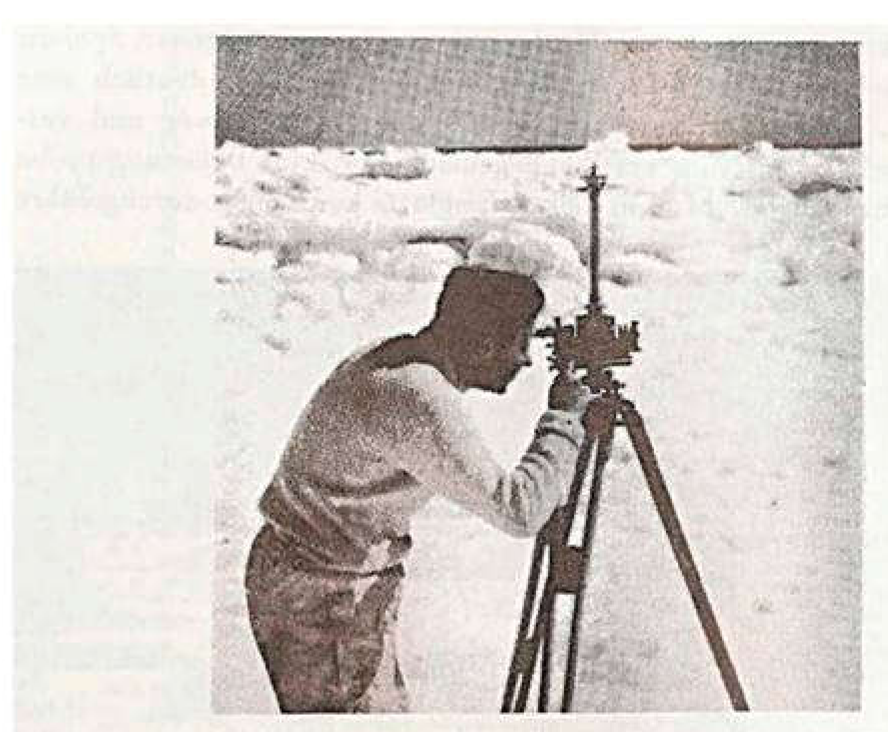
Die Eisscholle wird von wenigen nur einige Dezimeter breiten Spalten durchzogen. Die geringe Dicke der Scholle kommt hier deutlich zum Ausdruck, denn die Dünung geht unter der Platte hinweg und verschiebt die Spaltenwände vertikal gegeneinander. Eine Belastungsprobe der im ganzen etwa 3 bis 4 m dicken Eisplatte kann nicht durchgeführt werden.



Untersuchungen im dichten Packeis. Im Hintergrund die "Schwabenland".

Es scheint mir indessen ohne Gefahr, an einer solchen Stelle ein Depot auszuladen, nur wäre zu beachten, daß die relativ dünne Eisplatte durch die Dünung zerbrechen und durch ablandigen Wind in Stücken fjordauswärts getrieben werden kann.

Wieweit es überhaupt möglich ist, die beschriebene Bucht mit einem kleinen Schiff anzulaufen, hängt von den Treibeisverhältnissen ab. Bei dreimaligem Anflug innerhalb von 10 Tagen waren beide Buchten bis auf wenige Treibeisblöcke eisfrei, vielleicht sogar während der ganzen Zeitspanne; aber zwei Tage später war beim Fernflug VI schon so viel Eis vorhanden (zum Teil durch Abbruch der Schelfeisplatte, an der wir vorher gewassert hatten), daß eine erneute Wasserung nicht mehr möglich war. Ich hatte allerdings den Eindruck, daß das Treibeis nur von außen stammte und durch Ebbe- und Flutstrom und lokale Winde herein- und hinausgetrieben wurde. Trotz gelegentlicher Abbrüche werden die Ränder der Bucht nur unbedeutend an der Treibeisbildung beteiligt sein.



In wissenschaftlicher Arbeit erobern wir das Land: Gburek am magnetischen Theodoliten.

Mayr mißt mit einem Libellensextanten mehrmals die Sonnenhöhe und bestimmt dadurch genau die geographische Lage unseres Landeplatzes.

Soweit die Wissenschaft! Jetzt kommt die Politik! Wir nehmen eine Abwurffahne und stecken sie ein paar hundert Meter landeinwärts in das Eis. Das ist das äußere Zeichen, daß wir Deutsche dieses Niemandsland betreten haben und für Groß-Deutschland beanspruchen.

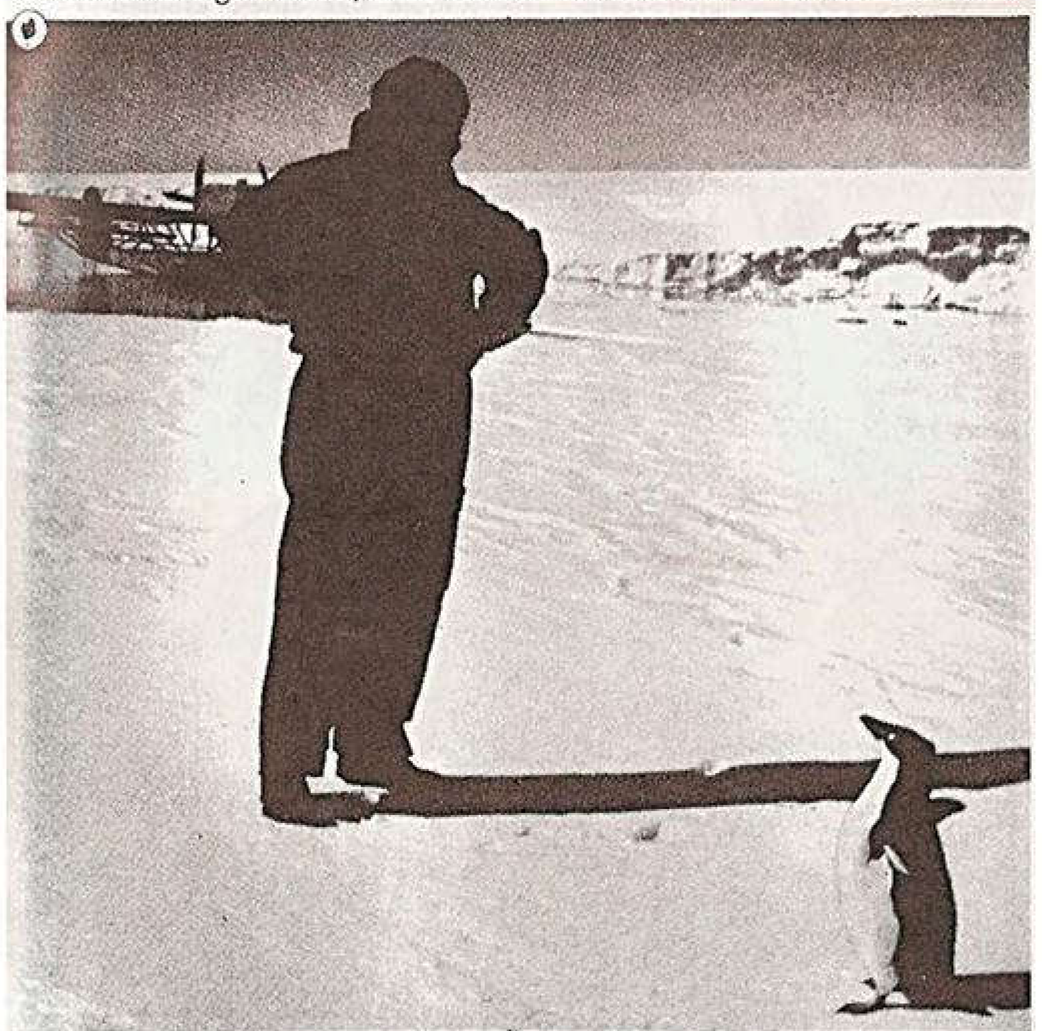
Die erste deutsche Kolonie!

Da kommt auch schon ein Eingeborener! Von weit her stürzt er heran, rennt, schlägt hin, rutscht ein Stück auf dem Bauch, huppt hoch, rennt weiter, fällt wieder hin, einen kleinen Hang abwärts schliddert er richtig auf dem Bauch, dann mit einem Hops auf die Füße, nur weiter, gestikulierend, rufend, weiter . . . Er kommt im Frack, die weiße Hemdbrust wird immer deutlicher, nur der Schlips fehlt, den hat er in der Aufregung vergessen . . . Da fällt er zum drittenmal auf sein weißes Vorhemd . . . macht nichts, rutscht, springt hoch . . . bis er schließlich, ein richtiger Dreikäsehoch, vor uns steht und uns neugierig von allen Seiten beguckt . . . ein Pinguin.

Wir verständigen uns so gut es geht. Erst mit Guten Morgen! und Heil Hitler! Das macht ihm wenig Eindruck. Dann hockt sich Ruhnke hin, daß er so klein wird wie der Pinguin, schlägt mit den Armen wie

mit Flügeln und tanzt um ihn herum. Das gefällt ihm schon besser. Da macht er mit. Daß er uns natürlich auch nur für eine Abart von seinesgleichen hält, ist selbstverständlich. Wie er, gehen wir ja aufrecht auf zwei Beinen, haben eine Art Flügel, mit denen wir in der Luft herumfuchteln können. Nur etwas größer sind wir, und der Schnabel ist bei uns noch nicht sehr entwickelt, außerdem fehlt der schöne glänzende schwarze Frack. Das ist der ganze Unterschied.

Bald kommen noch ein paar dazu, alles Adéliepinguine, die zu neugierig sind. Nach einem Weilchen erscheint ein Kaiserpinguin, fast doppelt so groß, gravitätisch, voller Würde. Er rennt nicht aufgeregt auf uns zu, er schreitet. Das nervöse Gefuchtel seiner kleineren Verwandten berührt ihn nicht, er schreitet näher, besieht sich eingehend die merkwürdigen Gäste, dreht sich herum und will wieder entschreiten.



Die erste Begrüssung mit den Eingeborenen des Landes: Einer der seltenen Kaiserpinguine, die auf dieser Expedition zum ersten Male lebend durch die Tropen nach Europa gebracht wurden.

Da faßt ihn Mayr an die Hand, genauer: die Flügelspitzen, und willig geht er mit dem großen Onkel hierhin und dorthin. Natürlich wehrt er sich beim Einsteigen in das Flugzeug, aber es hilft ihm auch nichts, er muß seinen Brüdern und Vettern im Laderaum Gesellschaft leisten.

Es sind übrigens die ersten fliegenden Pinguine, denn mit den Flügelstummeln kann der Pinguin nur im Wasser schwimmen, aber er kommt nicht von selbst in die Luft.

Auf dem Schiff ist alles über die neuen Passagiere begeistert. Schnell wird ein Verschlag gezimmert, daß die Tierchen nicht wieder ausreißen können. Aber womit sie füttern?

„Wovon lebt ein Pinguin, Barkley?"

„Von Fischen und kleinen Krebsen, dem sogenannten Krill!"

Woher nehmen wir Fische. Die Küche hat einen kleinen Vorrat Heringe, gesalzen und ungesalzen. Sie werden gut gewässert, und dann stopft Barkley sie den Tierchen in den Schnabel.



Pinguinen-Fütterung. Von links nach rechts: Ritscher, Mayr, Lange, Barkley, Schirmacher, Paulsen.

Am nächsten Tag können auf einem anderen „Lustflug" wieder Kaiserpinguine gefangen werden. Im Packraum des „Boreas" ist geradezu ein Gedränge. Als Schirmacher an Deck kommt, ruft er: „Kinder, wir haben eine neue Pinguinart entdeckt!"

Pinguinus Schirmacheri! Wundervoll!

Die beiden, die am meisten interessiert sind, nämlich Kraul und Barkley, stürzen sich sofort auf den Vogel, der mit besonderer Feierlichkeit aus dem Flugzeug herausgehoben wird. Lange stehen sie staunend davor.

Die Laien sind längst fertig mit dem Urteil.

„Ach, Quatsch, wir nennen den Piepmatz „Agathe"!"

Das Flugzeug „Boreas" hat nämlich die Nummern-Bezeichnung D — AGAT.

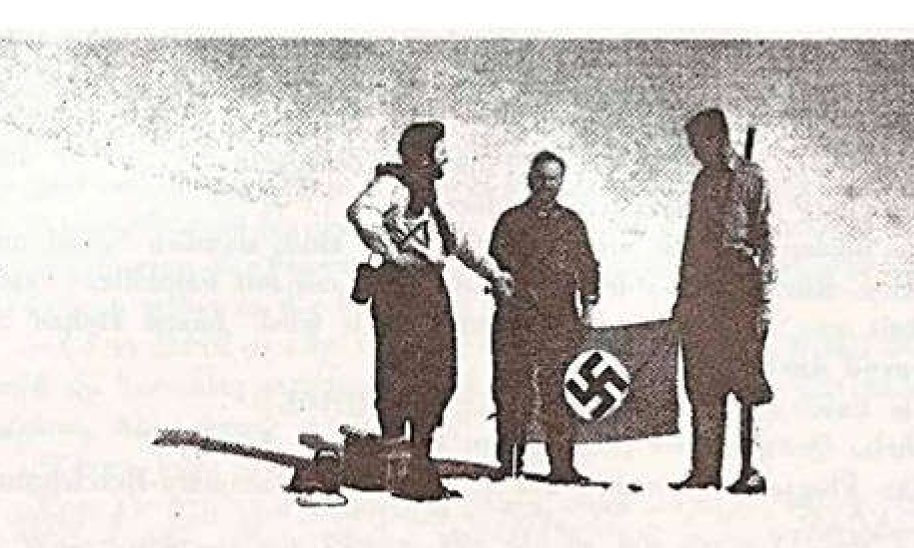
Unter diesem Eigennamen läuft seitdem der merkwürdige Pinguin herum . . . Der Traum des neu entdeckten Pinguinus Schirmacheri ist nach drei Wochen zu Ende, als sich einwandfrei herausstellt, daß sich der Vogel nur in der Mauser befand. Das neue Federkleid schob sich von Tag zu Tag stärker gegen das alte, morsche, zerfaserte. Bald sah Agathe aus, als ob die Motten in ihrem Pelz säßen, und dann schließlich entpuppte sich ein ganz normaler Kaiserpinguin.

Die Pinguine werden die Lieblinge aller. Um so größer ist der Schmerz, als wir feststellen müssen, daß trotz bester Behandlung die ersten Adéliepinguine schmaler und schmaler werden und in wenigen Tagen richtig verkümmern. Sie verweigern die zartesten Heringsköpfe, stehen nur Tag und Nacht an der Reling und blicken mit Sehnsucht in das blaue Wasser. Und wenn ein Eisberg vorüberschwimmt, sehnsüchtigen sie sich geradezu die Augen aus dem Kopf.

Sie haben so hübsche Köpfe! Glänzend blauschwarz mit pechschwarzen klugen Äuglein. Die kleinen Adélie tragen einen weißen Rand um das Auge, wie eine Brille, die großen Kaiserpinguine haben keine Brille, dafür aber einen goldgelben Fleck am Hals.

Der aufrechte Gang und die wie Arme wackelnden Flügelstumpfen geben ihnen irgend etwas Menschliches.

Wir werden noch oft von ihnen zu erzählen haben, denn für die ganze Dauer der Rückreise waren sie die erklärten Lieblinge der gesamten Besatzung.



Drei Expeditions-Mitglieder mit einer der Hakenkreuzfahnen, die zu tausenden als Demarkierung von den deutschen Flugzeugen über Deutschlands Antarktischen Gebiet teils abgeworfen und teils von Landungsteams in Neu-Schwabenland gehisst wurden.

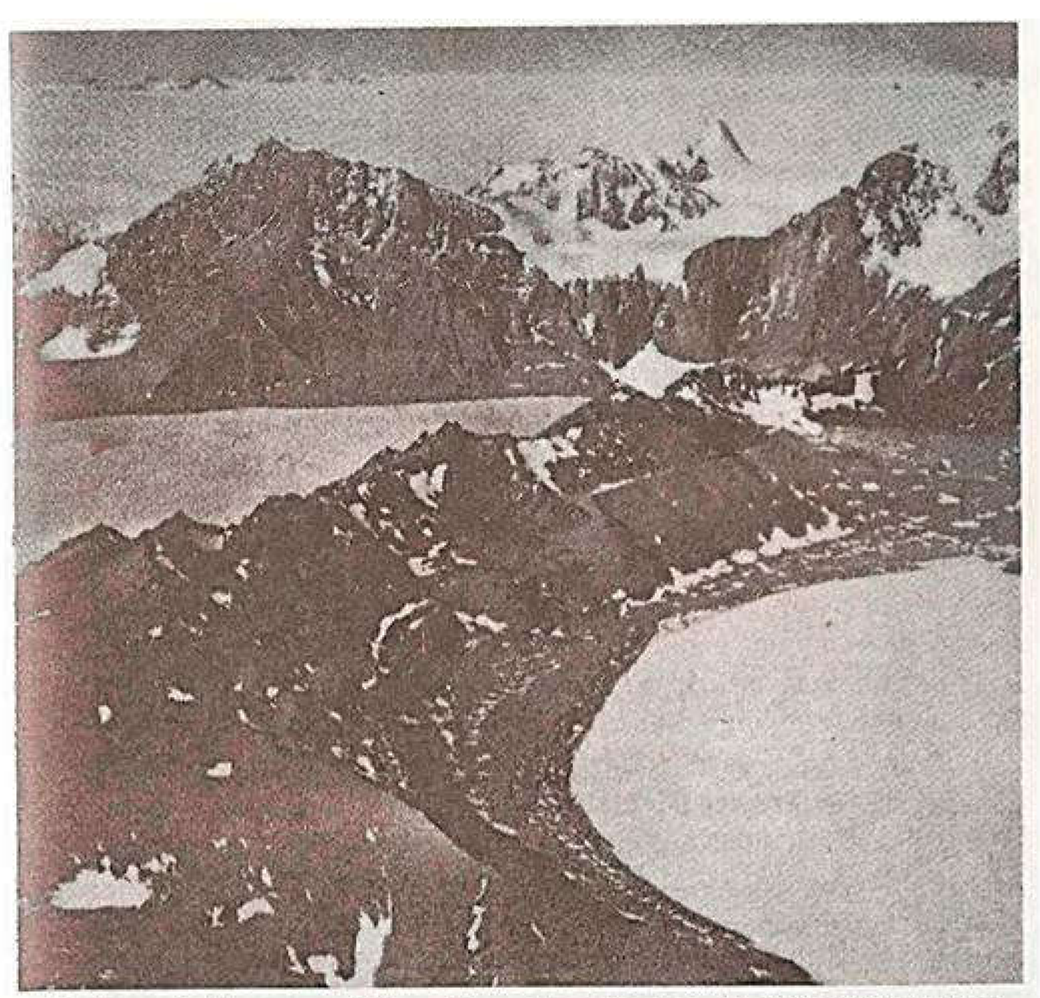
Die Fernflüge V, VI, VII bringen jeder wieder einige tausend Quadratkilometer Neuland zu dem übrigen, so daß bei der Besprechung am 3. Februar der Expeditionsleiter stolz ein bisheriges Ergebnis von 350000 qkm kartographisch erfaßtem und 600000 qkm eingesehenem Gebiet mitteilen kann. Das ist fast so groß wie das ganze Deutsche Reich.

Im einzelnen wird auf Flug V das spätere Drygalskigebirge umflogen, auf Flug VII das Wohlthatmassiv, ein Gebirgsstock, der die höchsten in unserem Abschnitt festgestellten Bergspitzen enthält.

Zunächst können natürlich über höchste und allerhöchste Berge immer nur Vermutungen ausgedrückt werden. Das Rätselraten, welcher Gipfel sich am weitesten in den blauen Himmel hineinrecken und daraufhin einen besonders hervorstechenden Namen tragen möge, wird mit Vergnügen den späteren Kartographen überlassen. Aber soviel wissen wir wenigstens, daß unser ganzes bis jetzt überflogenes Gebiet anscheinend in mehrere voneinander getrennte Gebirgsmassive zerfällt, die außerdem von Westen nach Osten immer mehr an Höhe zunehmen.

„Habt Ihr schon Gold gefunden?"

Schwer zu sagen, lieber Leser, das ist nämlich gar nicht so leicht zu entscheiden. Wir wissen noch nicht einmal, aus welchen Gesteinen die Berge aufgebaut sind, und ob Kohlen oder Erze überhaupt theoretisch vorhanden sein können. Denn Erzlager oder andere Bodenschätze sind



Steil ragt das gewaltige Berg-Massiv des Wohlthat-Gebirges inmitten der polaren Eiswelt empor. Die Berge ragen bis 4000 m aus einer Eisschicht auf, die wohl auch 1000 bis 2000 m dick sein kann.

an bestimmte Gesteinsarten gebunden, und wir wissen vorläufig noch nichts. Ich bin der einzige Geologe an Bord, aber meine Bitte, mir die höheren Berge einmal bei einem entsprechenden „Lustflug" von nahem anzusehen, um aus Form, Farbe, Oberflächenbeschaffenheit, Zerklüftung usw. auf die Gesteine und ihr Alter Schlüsse ziehen zu können, muß leider aus Mangel an Zeit abgeschlagen werden. Die Photos, vor allem ein paar Probebilder, die wir gleich auf der „Schwabenland" entwickeln, geben einige Anhaltspunkte, aber auch nicht mehr.

Unsere gesamte Gesteinssammlung läßt sich in einer Streichholzschachtel unterbringen, sie enthält ein Dutzend winziger Steinchen aus dem Magen der auf der Rückreise eingegangenen Pinguine. Die Tiere nehmen solche kleinen Steinchen als sogenannte Magensteine zur

Förderung der Verdauung auf. Das Material besteht aus Brocken von Granit, Quarzit und Basalt. Granit und Quarzit sind alte Gesteine, Basalt dagegen ist eine verhältnismäßig junge vulkanische Lava.

Fernflug VI verbindet erstmalig die bis dahin erkundeten Nord-Südstreifen durch einen senkrecht dazu verlaufenden Ost-Westflug. Er bringt Wohlthatmassiv und Kugel und Kegel zusammen, den verantwortlichen Geographen aber in die hellste Verzweiflung. Es stimmt nämlich alles nicht mehr. Alle schönen Berge, Kugel und Kegel, Klotz, Kubus, Matterhorn, Gralsburg sieht Schirmacher jetzt an anderer Stelle. Wo soll ich denn die Berge hinzeichnen?

Schließlich bleibt nur der berühmte goldene Mittelweg übrig. Mit solchen reduzierten Ortsangaben kommt dann die Karte zustande, wenn ich sie mir auch immer mit leichtem Unbehagen angucke. Im Augenblick ist nichts anderes zu machen. Schließlich hat sie ja auch ihre Bestimmung erfüllt. Praktisch diente sie nur zur Flugsicherung. Sie sollte die Flugkurse und charakteristischen Landschaftsformen aufzeigen, um bei etwaiger Notlandung dem zweiten Flugzeug das Suchen zu erleichtern. Punkt! Nichts weiter!

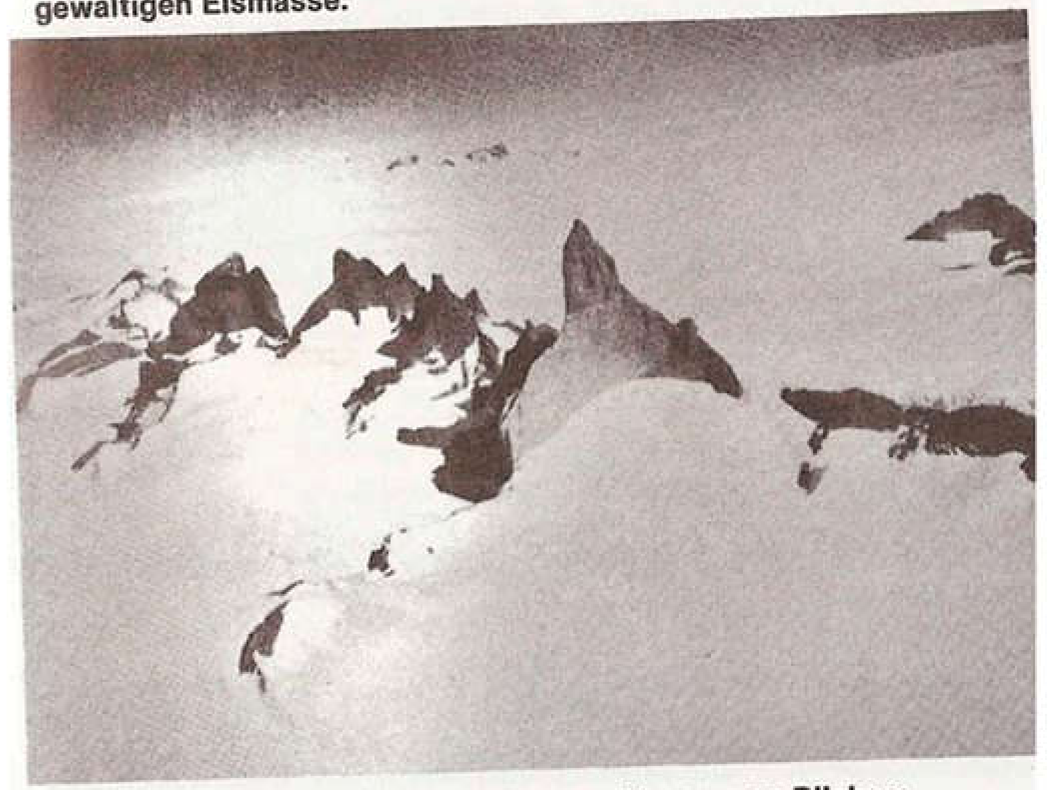
Um so erfreulicher, daß die spätere nach den Aufnahmen der Meßkameras konstruierte Karte in den großen Zügen ganz gut mit dieser ersten Übersichtskarte übereinstimmt!



Die Hermann-Berge im Ritscher-Land.



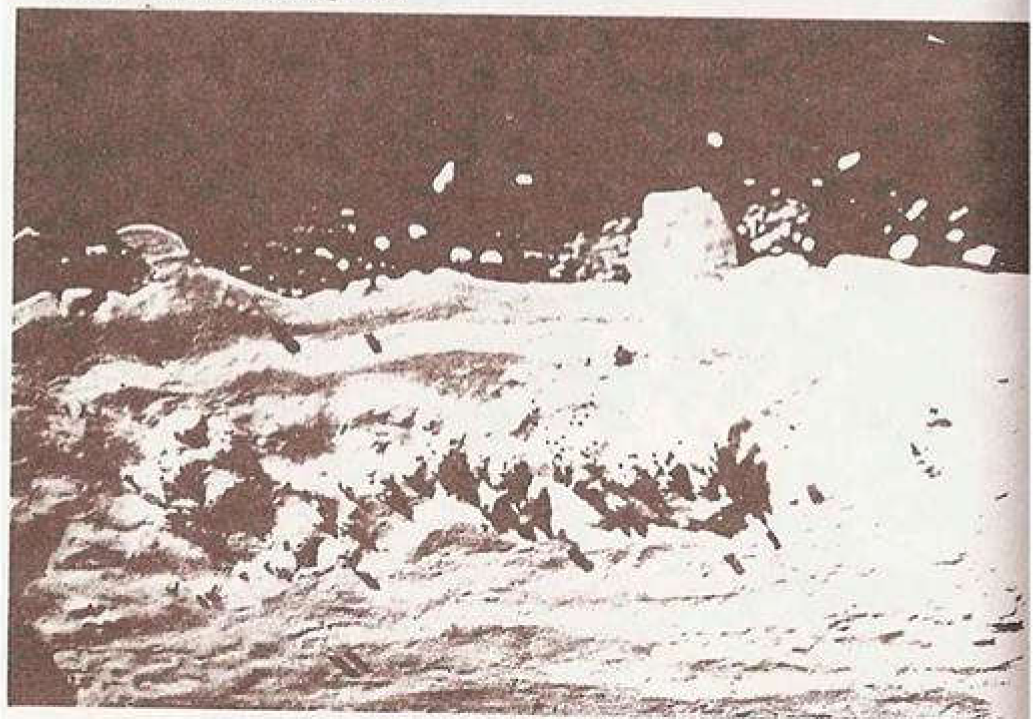
Tiefe Gletscherspalten in der Penck-Mulde zeugen von einer gewaltigen Eismasse.



Phantastische Gebilde bieten sich unseren Blicken:



Die Neumayer-Steilwand mit der die Pol-Hochfläche im Süden des Ritscher-Landes beginnt.



Die Deutschen waren die Ersten die entdeckten, daß die Antarktik sehr bergig ist.

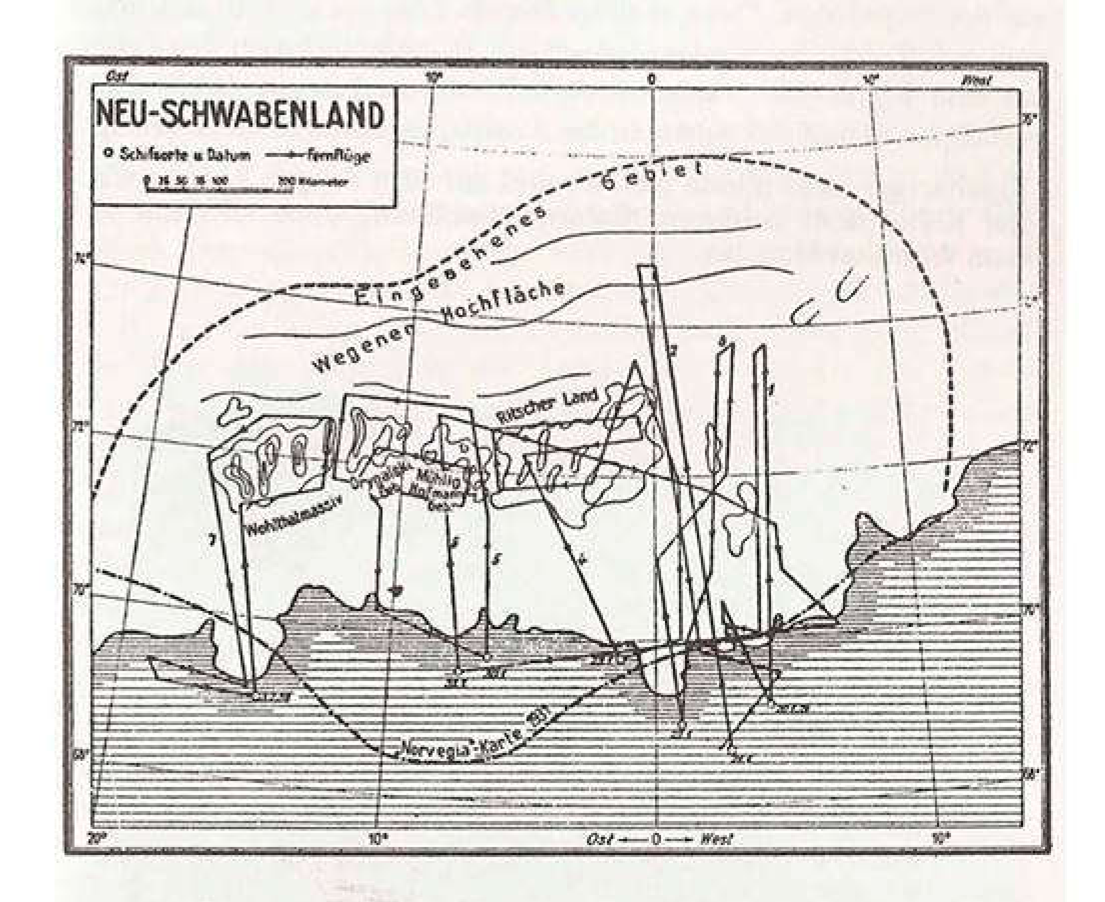
Fernflug VII. 3. 2. 39. Schiffsort 69° 5,5′ S, 14° 45,5 ′O

Tel.-Nr.	Uhrzeit	Text
	7h 18 m	Abschuß. Besatzung: Mayr, Preuschoff, Ruhnke, Sauter. Abschuß gut.
1	7 19	Schiff überflogen.
2	7 21	Kurs rw 180°.
3	7 25	Berge voraus; Höhe 800 m, —5° C.
4	7 32	Schelfeisrand, Höhe 1300 m, —8°.
5	7 40	2000 m hoch, —13° C. Fliegen über Schelf.
6	8 00	2800 m, —20°, 69° 45′ S, 14° 45′ O. Seit 7h 22 40 Sm. Fliegen über Schelf.
7	8 15	3200 m, —22,5°. Fliegen immer noch über Schelf.
8	8 20	Trimmung bei —19° fest. Variometer bei —24° noch OK[1]). Scheiben stark vereist.
9	8 25	3450 m, —24°, vor uns ziehen Wolken auf. Jetzt auch Staudruck weg.
10	8 30 bis 8 35	3350 m, —24°. Einmal Kurve gemacht, dabei tiefer gegangen, um unter Wolken zu bleiben, da nicht darüber kommen. Jetzt wieder alter Kurs.
11	8 45	3000 m, —23°, eben, unter Wolken.
12	8 50	Höhe und Temperatur gleich. In 130° rw vier kleinere einzelne Berge. Weit voraus in 170° rw kleineres Massiv.
13	9 00	3150 m, —24°, 71° 00′ S, 14° 45′ O, 73 Sm. Nahe am Nordrand der Berge.
14	9 10	3500 m, —23°, 71° 13′ S, 14° 45′ O, 13 Sm. Motore meckern. Kurs gewechselt auf 255 rw. Fliegen Nordkante des Gebirges entlang.
15	9 20	Sehen Gralsburg voraus.
16	9 59	3900 m, —24°, 71° 28′ S, 12° 18′ O, 48 Sm, Kurswechsel auf 180° um 10h 00. Fliegen an Westrand des Gebirges.
17	10 00	Motore niesen hin und wieder, da Gemisch zu kalt ist. Außenthermometer scheint nicht richtig anzuzeigen, da sich Temperatur überhaupt nicht verändert. Außentemperatur muß mindestens 30° sein.

Tel.-Nr.	Uhrzeit	Text
18	10 17	3950 m, etwa —30°, 71° 57′ S, 12° 18′ O, 29 Sm. Kurswechsel auf 90° rw. Fliegen Südrand des Gebirges.
19		Bitte in Nr. 18 lesen Kurswechsel auf 95° rw.
20	10 40	4050 m, —30°. Voraus neues Gebirge. Ostrand des Gebirges erreicht. 71° 59′ S, 13° 54′ O. Kurswechsel auf 57° rw.
21	10 55	4150 m, —31°, stark böig, Maschine kaum zu halten, außerdem sehr schwanzlastig. Fliegen diesen Kurs bis zum Ostrand des Gebirges, dann Umkehr zum Schiff.
22	11 15	4100 m, —31°, 71° 32′ S, 16° 10′ O, 50 Sm. Haben Ostrand erreicht. Kurswechsel auf Schiff.
23	11 25	2800 m, —25°, unter uns in weitem Umkreis blankes Eis.
24	11 40	2000 m, —18° wenn Standort Schelfrand, fliegen weiter nach Osten.
25	12 00	Bitte Meinung über Tel. Nr. 24.
25a		Schiff an Passat 12h 12. Mit Tel. 24 einverstanden. Wenn dortseits keine Bedenken, startet Dagat 12h 45.
26	12 17	Trimmung bei —14° wieder OK[1]).
27		Gegen Start Dagat keine Bedenken.
28	12 30	Standort Schelfeisküste, 1000 m, —12°, Kurs auf 90° rw, sehen das Schiff.
29	12 37	Wechsel auf 110° rw.
30	12 50	Wechsel auf 115° rw.
31	13 05	Vor uns wird's schwarz wie im Bärena . . .[2]). werden wahrscheinlich früher zurückkommen.
32	13 17	Da nach Osten nicht weiter zu kommen, Kurswechsel auf 335° rw, um Eisverhältnisse zu studieren.
33	13 30	Kurs auf Schiff. Ankunft etwa 30 Min.
34	14 00	Landung.

[1]) OK = alles in Ordnung.
[2]) Man befrage ergraute Seeleute oder Feldsoldaten.

Die Telegramme Nr. 14, 17, 21 versetzten uns natürlich in heftige Aufregung. Eigentlich erwarten wir jeden Augenblick die Nachricht von einer Notlandung. Bolle hält das zweite Flugzeug startfertig. Wir prüfen auch eingehend die Telegramme auf den Unterton, der so leise zwischen den Zeilen mitschwingt. Auf diesen Unterton sprechen die engeren Freunde schneller an als ein Außenstehender.



Bolle liest das Telegramm — und geht stillschweigend zur anderen Maschine, um sie nochmals zu überprüfen.

Schirmacher liest und — sagt gar nichts.

Gruber liest, denkt eine Weile nach und sagt dann bloß: „Junge, Junge, Junge!“

Die übrigen Verse dichten wir uns allein dazu!

Aber es ist wie ein Aufatmen, als Telegramm 26 meldet, daß alles in Ordnung ist. Und das übermütige Telegramm 31 zeigt uns noch stärker die vergnügte Stimmung, in der die Passat-Besatzung jetzt weiter fliegt.

Flug VII ist der letzte Fernflug. Und so ist auch die Sitzung am Nachmittag die letzte Flugbesprechung.

Der Winter kommt mit Brausen! Er läßt sich nicht mehr verheimlichen. Schon bildet sich Neueis zwischen den vorjährigen Eisschollen. Am nächsten Tag noch ein Sonderflug, um die Eisverhältnisse festzustellen, genauer, um die Rinne nachzuprüfen, durch die sich unsere „Schwabenland" wieder nordwärts durch das Treibeis schlängeln soll. Ein kleiner Abstecher zu den „Teichen" ist die letzte fliegerische Tat auf der Expedition. Diesmal fliegt Regula mit, um im weiten Umkreis vom Schiff sich das Wetter anzusehen. Das Herauslotsen des Schiffes aus dem beginnenden antarktischen Winter und damit der Start zur glücklichen Heimfahrt gehört in das Arbeitsprogramm des Meteorologen.

Eigenartige Seen bilden sich im und auf dem ewigen Eis, die trotz der Kälte nicht zufrieren: Schirmacher-Seengruppe nördlich von dem Wohlthat-Massive.



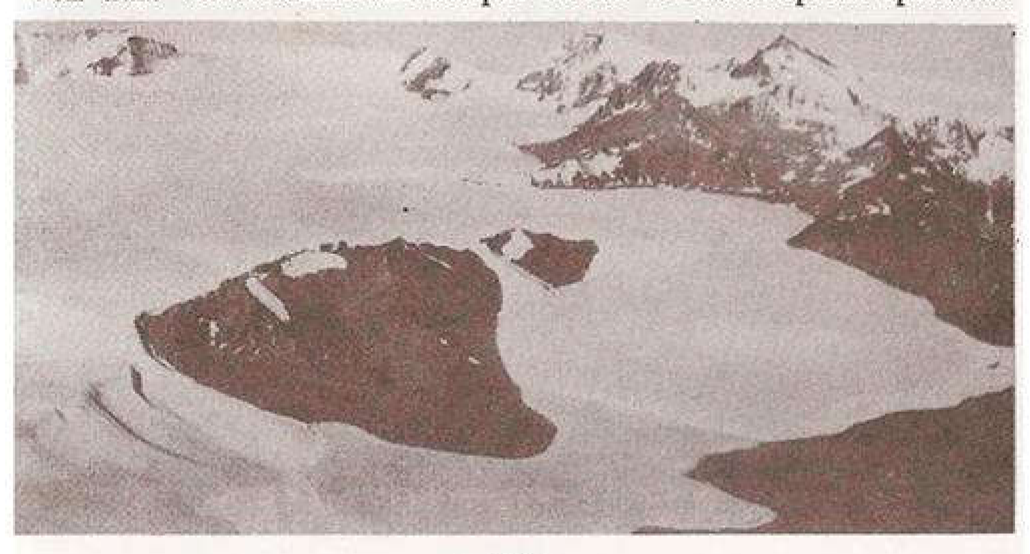
Die Seen sind in verschiedenen Farben durch Algeninhalt, und warm genug um darin baden zu können.

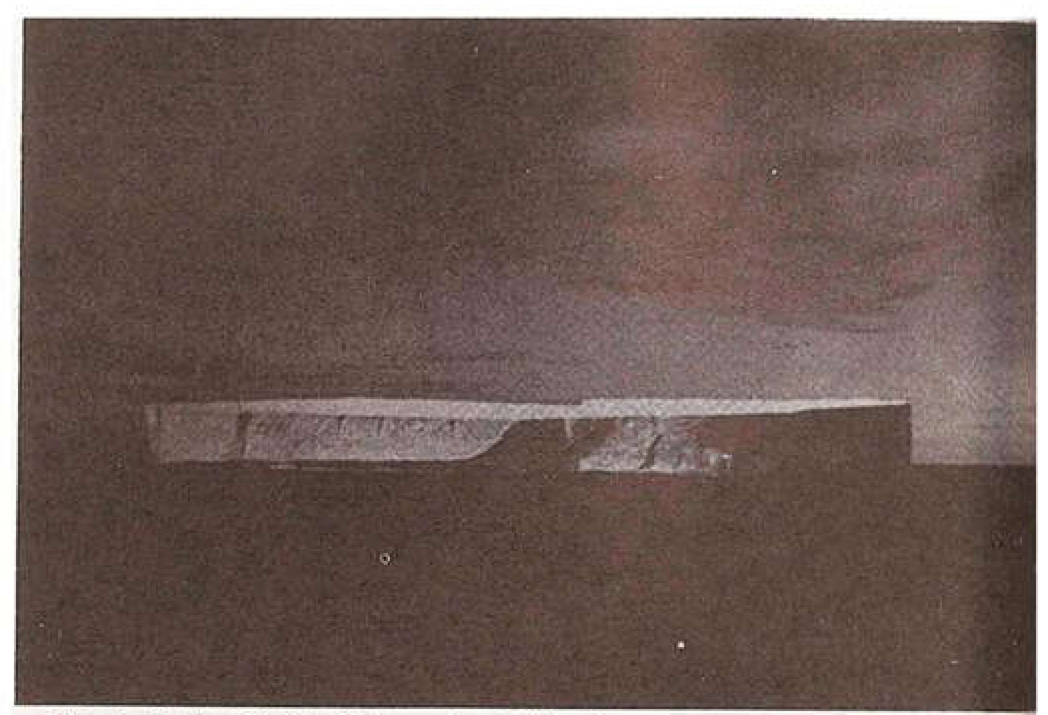
Die „Teiche"! Wie mögen sie entstanden sein? Die Meinungen sind zunächst heftig geteilt. Es bilden sich zwei Gruppen, die einen haben die Teiche gesehen, die anderen nicht. Die ersten sind die Plutoniden,

die anderen die Neptuniden. Nicht, als ob dies die dazugehörigen Übersetzungen wären, aber man wird an die Zeit von Anton v. Werner vor 150 Jahren erinnert, als ein kleiner harmloser Berg im Erzgebirge die Gemüter in Aufregung versetzte, ob er durch einen gewaltigen Vulkanausbruch oder durch einfachen Absatz in einer wässerigen Lösung entstanden sei. Erschwerend fällt ins Gewicht, daß die Anhänger der heißen Theorie die Teiche wirklich gesehen haben, wir anderen von der wässerigen Fakultät kommen bloß mit Vernunftgründen.

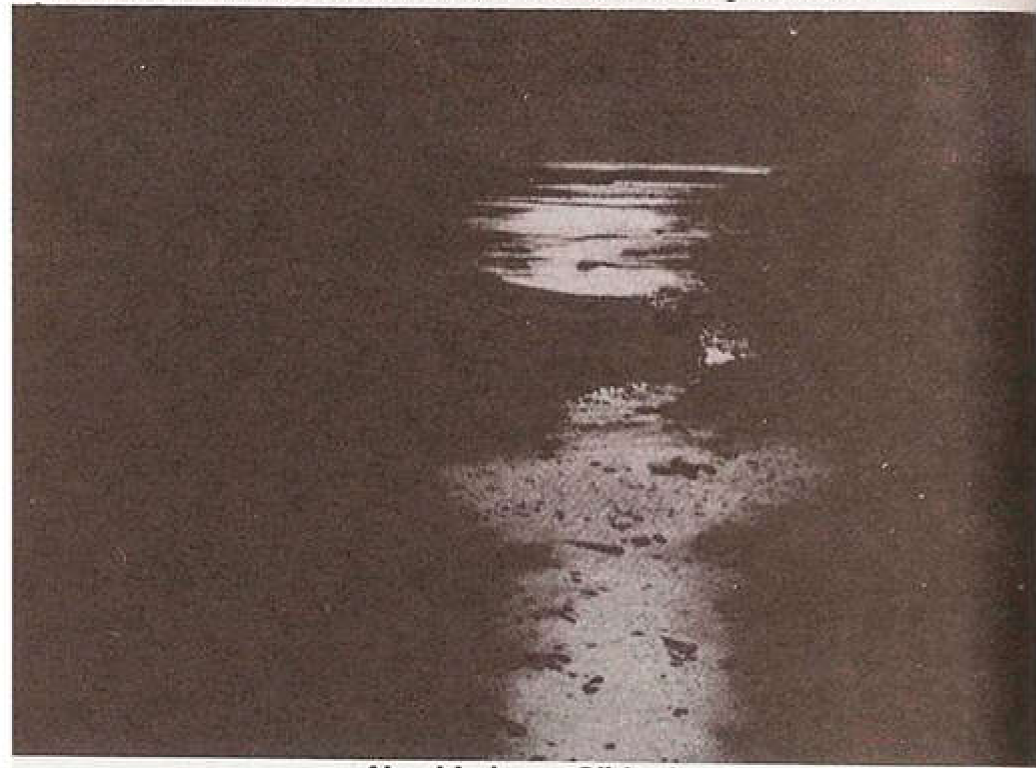
Jetzt passiert aber das Komische: Als später der Farbfilm vorgeführt wird, drehen sich die Lager um. Ich persönlich gewinne aus den Bildern durch die Ähnlichkeit mit den mir wohlbekannten heißen Quellen auf Island immer stärker den Eindruck, daß vulkanische Kräfte am Werk sein müssen, um in dieser Eislandschaft, an der in der Regel niemals Schmelzwasser auftritt, ausgedehnte Teiche entstehen zu lassen. Erst die genaue Auswertung der Luftaufnahmen ergibt dann letzten Endes doch die Richtigkeit der „wässerigen“ Ansicht. Die Teiche sind nichts anderes als Schmelzwasserstaubecken an der Front eines Gletschers.

Zur Entschuldigung der Anfänger Plutos — man nenne sie bitte nicht „Plutokraten“! — sei noch gesagt, daß vulkanische Erscheinungen auf dem Südpolkontinent häufig genug vorkommen. Der „Erebus“ an der Roßbarriere z. B. ist ein 4000 m hoher Vulkankegel, der noch jetzt ständig Bimsstein und Aschen in die Luft schleudert. Und ältere Vulkane konnten wir auch in unserem Gebiet nachweisen. Solche Vulkane aus der Tertiärzeit glühen häufig noch Jahrhunderttausende nach. Man denke an die warmen Quellen, Kohlensäurebäder usw. im Taunus und in Böhmen, die alle auf ehemalige vulkanische Tätigkeit zurückgehen. Von dem Vulkanismus am Südpol wollen wir noch später sprechen.

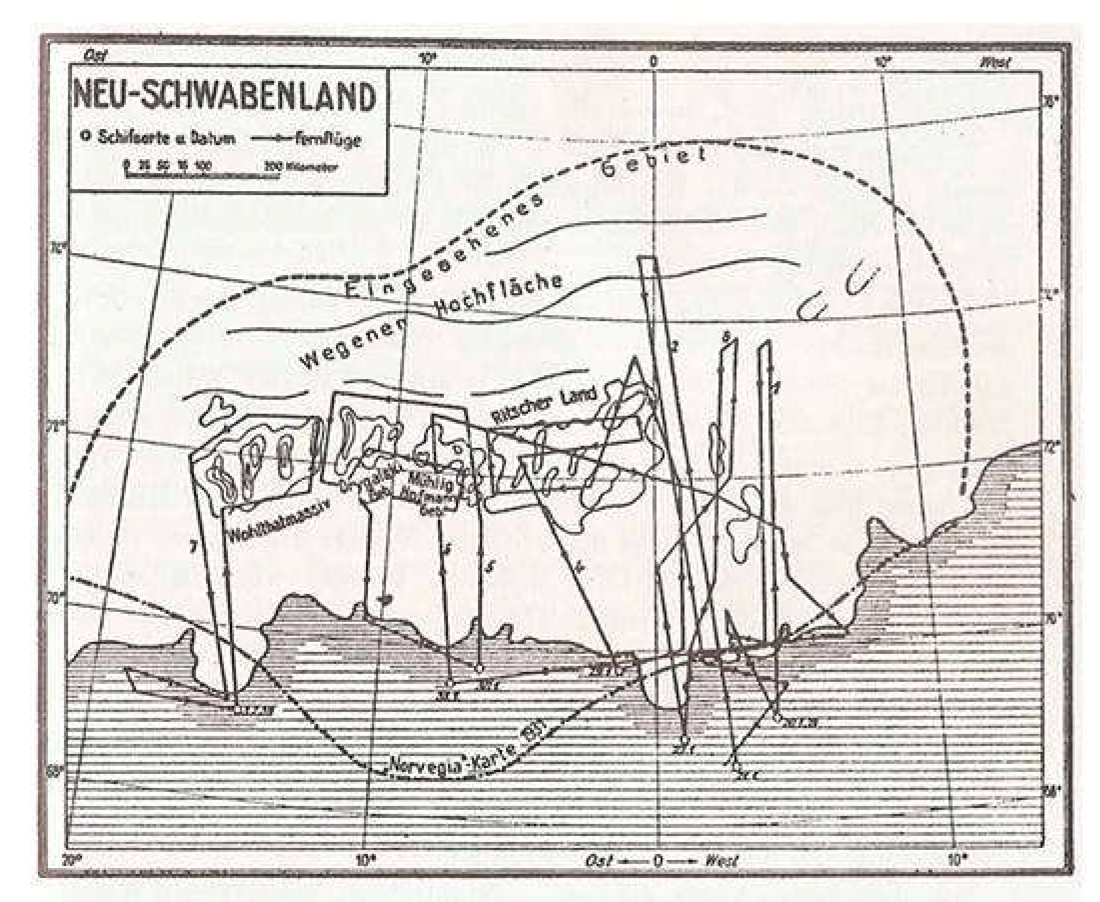




Ein typischer Tafeleisberg des Südpolarmeeres. Er ragt 40 m aus dem Wasser heraus. 300 m taucht er in das Wasser ein. Wir haben Eistafeln bis zu 25 km Länge gesehen. Gelegentlich kommen sie bis Kapstadt, bevor sie die tropische Sonne wegschmilzt.



Abschied vom Südpol.



Auf Station

Die Arbeit in dem uns zugewiesenen Abschnitt des antarktischen Kontinents ist beendet. Wir müssen vor dem schlechten Wetter flüchten. Das Wetter kommt von Osten, also reißen wir nach Westen aus. Vielleicht gelingt uns trotz des warnenden Kopfschüttelns der Berufsmeteorologen morgen noch ein Fernflug, um unser Gebiet an der Westkante noch ein bißchen zu vervollständigen.

Leider behält die wissenschaftliche Wettervorhersage recht. An Flüge ist nicht mehr zu denken. Dafür soll aber wenigstens noch eine „Kahnfahrt" ins Treibeis unternommen werden. Wir machen zwei Boote klar, schlängeln uns durch die Treibeiszone bis zu ein paar größeren Schollen, an denen geankert werden kann.

Gewehre! O ja, wir haben sie natürlich mit, schon um der Zoologie einen Gefallen zu tun und möglichst viel Getier nach Haus zu bringen. Barkley freut sich über jede Mücke. Und die Jagdbeute ist sogar nicht unerheblich. Vier Robben und vier lebende Adéliepinguine. Eigentlich sind es fünf, aber eins der kleinen Biester huppt aus dem Boot wieder

ins Wasser. Als es mühsam wieder eingefangen ist, macht sich ein anderer kleiner Kerl davon. Es bleiben also nur vier.

Wir sind stolz auf unsere Beute. Vor allem — Schadenfreude ist die reinste Freude — das Konkurrenzboot hat nur eine armselige Möwe erwischt. Nach dem Geknalle zu urteilen, ist sie anscheinend auch nur an Bleivergiftung gestorben.

Gburek und Burghard sind plötzlich weg. Sie turnen irgendwie über die Eisschollen. Bei der etwas gewagten Rückkehr — sie müssen von Scholle zu Scholle springen — fällt Burghard mitten hinein in das Südliche Eismeer. Wassertemperatur etwa minus 1°, Gburek zieht ihn raus, ohne später Anspruch auf die Rettungsmedaille zu erheben. Beide, der Nasse und der Trockene, sitzen jetzt auf einer kleinen Eisscholle, 50 m von uns entfernt. Über den nächsten Wasserarm können sie nicht hinwegspringen, weil sich die Schollen ständig verschieben, bald schmaler, bald breiter werden. Da steigen sie auf eine ganz kleine Scholle, fahren „Kahn" mit ihr und lotsen sich mit dem Bootshaken in unsere Nähe. Für das letzte Stück können wir ihnen ein Seil zuwerfen und sie heranziehen. Nachher im Boot wird der „Nasse" sofort aufs Trockene gesetzt und vorsichtshalber an den Füßen massiert, um Erfrierungen vorzubeugen. Alle Teilnehmer, einschließlich der Pinguine, haben auch den Ausflug gut überstanden.

Mit vieler Mühe bauen die beiden Zimmerleute Schäfer und Wehrend aus der Reling einen Lattenzaun, damit unsere neuen Passagiere nicht ausreißen können . . . schlüpft doch so ein kleiner Adélie nicht trotzdem durch die Latten!

„Na, der wird schön erzählen können!" —

Am 6. Februar, 15 Uhr 10 Minuten GMT. kehren wir um! Der „Ventilkapitän", zu deutsch der Erste Ingenieur, muß mehrmals tuten.

Jetzt besteht unser Arbeitsprogramm außer den laufenden meteorologischen Beobachtungen und Radiosondenaufstiegen nur noch aus einer Anzahl ozeanographischer und biologischer Stationen auf dem 0°-Meridian.

Für die Beteiligten ist eine solche Station ein wissenschaftliches Ereignis erster Klasse, für die Unbeteiligten eine möglicherweise notwendige, aber keineswegs schöne Pause von vielen Stunden. Während dieser Zeit geht entweder auf der einen oder auf der anderen Seite des Schiffes der Draht mit den Thermometern des Ozeanographen oder den Netzen des Biologen in die Tiefe. Barkleys Maschinerie ist nicht lautlos, macht aber nur den Lärm einer gewöhnlichen elektrischen Winde. Doch die „rasende Paula", die völlig verschleimte, ächzende, quietschende, wimmernde Lotmaschine Paulsens ist der Anlaß für manchen fürchter-

lichen Seemannsfluch. Sie beherrscht außerdem das ganze Mittel- und Vorschiff für mindestems vier Stunden. Die Wassertemperaturen werden ja in verschiedenen Tiefen gemessen; 75 m, 300, 400, 500, 800, 1000, 1200 bis zum Boden, oft über 5000 m. Mit einem Zählwerk wird jeweils die Länge des abgelaufenen Drahtes gemessen und der nächste Wasserschöpfer mit den Kippthermometern angehängt. Das Drahtende ist durch ein Gewicht beschwert. Spürt man das Aufbumsen, dann ist Zeit zum Frühstücken. Die Thermometer müssen sich erst an die lokale Wassertemperatur gewöhnen.

Die Kippthermometer sind raffiniert eingerichtet, ja, sie sind tatsächlich ein kleines Wunder. Wenn nach dem Frühstück das hinuntergelassene Laufgewicht eine kleine Sperre an den einzelnen Wasserschöpfern auslöst, schließen sich die Ventile an den Schöpfern, und sie kippen mit den damit verbundenen Thermometern um. Dieses Umschlagen bewirkt ein Abreißen des Quecksilberfadens, und wenn nun das Thermometer an die Oberfläche gezogen wird, bleibt der einmal vorhandene Faden unverändert erhalten und gestattet noch immer die Ablesung der Temperatur bis auf Hundertstel Grad, wie sie in der betreffenden Tiefe geherrscht hat.

Die Wasserschöpfer haben gleichzeitig das Tiefenwasser heraufgeholt, das sofort auf seinen Gehalt an Sauerstoff und Salzgehalt geprüft wird.

Als echter Wissenschaftler ist es Paulsen ganz gleich, wann wir eine neue Station erreichen; wenn es gerade nachts ist, dann mordet er seinen eigenen Schlaf und den aller andern. Barkley beteiligt sich tapfer daran, wenn er auch erfreulicherweise nicht an der „rasenden Paula" arbeitet. Seine Netze gehen auf der anderen Schiffsseite in die Tiefe, außerdem nur bis etwa 500 m, was lange nicht soviel Zeit kostet.

Ein Gutes hat die Station! Das Echolot braucht nicht bedient zu werden. Das ist angenehm für den Beobachter, denn er kann schlafen und braucht nicht alle 30 Minuten auf den Knopf zu drücken. Und das ist herrlich für die Bewohner des Zwischendecks, denn ihre Kabinen werden ein paar Stunden lang nicht mit dem halbstündig wiederkehrenden Aufheulen des elektrischen Anlassers erfüllt, der zwischen Luke 3 und 4 im „Zwischendeck" einmontiert ist.

Man sieht also: Unsere wissenschaftlichen Arbeiten führen ein bitteres, umfluchtes, sorgenverbreitendes Dasein.

Mit einer Pflaumerei fing es an und nimmt jetzt die Formen bester Kameradschaft und wichtiger Mitarbeit an. Es handelt sich um das Echolot. Wir müssen doch die Meerestiefe loten, tagtäglich, nachtnächtlich jede halbe Stunde, gelegentlich noch öfter. Die Wissenschaftler haben sich abgelöst. Und da es nicht reichte, hatten die beiden Flieger auf dem Hinweg bis an die Eiskante fleißig geholfen. Das war edel und freundlich.

Daß der Lästerer Schirmacher diese Arbeit so sang- und klanglos, so ohne jeden Kommentar übernehmen würde, war nicht zu erwarten, er ulkte also auch gewaltig über die spaßige Methode des „Auf-den-Knopf-Drückens". Auf der Rückreise vom Schelfeisrand nach Kapstadt, als nochmals um die Mitarbeit von ein oder zwei „Lotern" gebeten wird, vertröstet man die Wissenschaft um eine halbe Stunde, um dann das Ergebnis zu verkünden: die Lufthansa übernimmt geschlossen die Lotarbeiten bis Kapstadt!

„Liebe Lufthansa! Wir haben manchmal eine Spuckewut auf dich gehabt, und gegenseitig haben wir uns gelegentlich bis zur Weißglut erhitzt, wenn uns euer „Verein" zu sehr ein Stätchen im Staate dünkte. Aber jetzt merken wir, daß im Grunde alles gar nicht so schlimm gemeint ist, daß ihr vollzählig stets da einspringt, wo Not am Mann ist, daß ihr sehr wohl versteht, das unter euch selbstverständliche Zusammengehörigkeitsgefühl auch auf unsere ganze Kameradschaft auszudehnen."

Wir eigentlichen Lotmaschinisten sind über diese Entlastung herzlich froh, denn bis Kapstadt haben wir alle Hände voll zu tun, weil mit der ersten Post schon ein vorläufiger Bericht über die wissenschaftlichen Ergebnisse nach Berlin gesandt werden soll. Aus den Kabinen der Wissenschaft tönt also jetzt ununterbrochenes Schreibmaschinengeklapper oder das Kratzen der Reißfeder auf Papierbögen riesiger Größe. Jedem Bericht werden natürlich möglichst viele erläuternde Karten beigegeben.

Politik am Südpol

Am Horizont ein norwegischer Fangdampfer. Er guckt genau so nach uns, wir erscheinen ihm ja auch an seinem Horizont. Wir scheinen ihn sogar mächtig zu interessieren, denn er telephoniert mit seiner für uns unsichtbaren Kocherei. In nicht sehr liebenswürdiger, ja durchaus deutschfeindlicher Weise hält er sich über die „Schwabenland“ auf. Unsere Expedition steht offenbar in keinem guten Geruch bei den Norwegern, die uns als Räuber und Einbrecher in das ihnen nach ihrer Meinung vom lieben Gott persönlich verliehene Südpolargebiet ansehen.

Wie sich die Besitzverhältnisse z. B. der Insel Bouvet abgespielt haben, wurde schon früher erwähnt. Es wird den Leser interessieren, wie überhaupt die Verteilung des antarktischen Kontinents vor sich gegangen ist. Dazu sehe man sich am besten die Karte am Schluß des Buches an, die sämtliche bisher bekannten Gebiete der Antarktis anzeigt. Selbst bei liebenswürdigster Schätzung bekommt man nicht mehr als 2,3 Millionen qkm als bekannt heraus, während 11,7 Millionen qkm noch immer als völlig unbekannt gelten müssen. Für den ganzen antarktischen Kontinent nimmt man für gewöhnlich 14 Millionen qkm an, d. h. er ist fast anderthalbmal so groß wie Europa. Das erforschte Gebiet beträgt also nicht mehr als etwa 15 %. Eine international anerkannte Besitzergreifung von Teilen des Südpolkontinentes ist bisher überhaupt noch nicht erfolgt. Es haben höchstens eine Reihe von Staaten durch sogenannte innerstaatliche Beschlüsse ihre Ansprüche geltend gemacht, während andere Staaten, z. B. das Deutsche Reich, solche Ansprüche noch in keinem Falle bestätigt haben. Zum ersten Male taucht ein derartiger Beschluß 1908 auf.

In diesem Jahr erklärt England durch einen sogenannten Order in council alle Gebiete südlich von 50° S zwischen 20° und 50° W und südlich 58° zwischen 50° und 80° W als Falkland-Island-Dependency für englischen Besitz. Diese Ansprüche gehen auf folgende Entdeckungsreisen zurück:

1773—75 James Cook besucht das schon 1756 durch den Spanier Leon entdeckte Süd-Georgien. Nachdem wurde diese Insel häufig durch britische Segler angelaufen.

1819 William Smith (Walfänger) entdeckt die Südl. Shetland- und Sandwich-Inseln.

1823 James Weddell (Walfänger) stößt in dem später nach ihm benannten Weddell-Meer bis 74° 15′ S vor, sieht aber kein Land. Spätere Versuche, in dieser riesigen Meeresbucht ebenso weit vorzudringen, scheitern sämtlich.

1831 John Biscoe (Walfänger) entdeckt das Graham-Land.

Das ist alles! Die nächste englische Expedition in die Falkland-Island-Dependency erfolgt erst nach 1908.

1914—16 Ernst Shackleton (Polarforscher) dringt in das Weddell-Meer ein, das Expeditionsschiff „Endurance“ wird vom Packeis zerdrückt, die Mannschaft treibt auf Eisschollen, bis sie ein vorüberfahrendes Schiff rettet.

In der Order in council vom 28. März 1917 wird der Anspruch vom 21. Juli 1908 nochmals erhoben.

Ferner hat England 1923 als Roß-Dependency alle Gebiete beansprucht, die südlich 60° zwischen 150° W und 160° Ost liegen. Die Verwaltung ist Neu-Seeland übertragen. In diesem Abschnitt haben von 1839 an (Balleny) bis 1913 zahlreiche Expeditionen gearbeitet. Am bekanntesten sind die des James Roß (1839 bis 1843), der als Erster die 700 km lange Eisbarriere (Roßbarriere) erreicht, Ernst Shackleton, der 1907 bis 1909 erstmalig die 3000 m hoch gelegene Eiskappe besteigt und bis auf 180 km dem Südpol nahekommt, und Robert Scott, der im Januar 1913 den Südpol — 3 Wochen nach dem Norweger Roald Amundsen — erreicht und auf dem Rückmarsch wenige Kilometer vor einem Lebensmitteldepot verhungert.

Interessant ist, daß sämtliche annektierten Gebiete stets bis zum Südpol hin ausgedehnt werden, wenn auch die betretenen oder nur gesehenen Küstenstriche äußerst schmal sein mögen. Es wird also jedesmal ein richtiges Tortenstück aus dem Südpolarkuchen herausgeschnitten. Und als der Norweger Amundsen am 15. Dezember 1911 als erster Mensch den Mittelpunkt dieser Torte, den Südpol, betritt und natürlich das Gebiet um den Pol herum nach seinem König Haakon benennt, kümmert sich niemand darum, denn die liebe Gewohnheit des Ausschneidens von „Tortenstücken“ bleibt noch immer bestehen. Die Roß-Dependency von 1923 haben wir schon erwähnt, und 1933 kommt noch der „Australische Sektor“ hinzu, der die Gebiete südlich 60° S zwischen 160° O und 45° O mit Ausnahme des französischen Adélie-Landes umfaßt. „Gebiete südlich 60° S“ heißt auch hier natürlich wieder, daß sie bis zum Pol verlängert sind.

Frankreich beansprucht in einem Dekret vom 1. April 1938 das sogenannte Adélie-Land, d. h. ein Gebiet südlich 60° S zwischen 136° und 142° Ost, das nur einmal von Franzosen gesehen worden ist, von Dumont d'Urville auf seiner Reise 1837 bis 1839. Es ist übrigens nicht offen ausgesprochen, wieweit sich das „Gebiet südlich 60° S“ zum Südpol hin erstreckt. Auf den neueren Karten gilt meist der 70. Breitengrad als Südgrenze.

Außerdem beansprucht Frankreich seit langem die Inseln St. Paul, Neu-Amsterdam, Kerguelen und Crozet, die 1771 von Joseph von Kerguelen-Tremarec entdeckt wurden. Die wissenschaftliche Untersuchung erfolgte erst 1901 bis 1903 durch die deutsche „Gauß"-Expedition.

Norwegen beansprucht außer der schon erwähnten Bouvet-Insel noch die Peter I-Insel auf 68° 50′ S und 90° 35′ W durch einen Beschluß vom 1. Mai 1931. Diese Insel ist meines Wissens nur zweimal aufgesucht worden: 1819 durch ihren Entdecker, dem Deutsch-Russen v. Bellinghausen, und 1929 durch die Norweger Nils Larsen und Olstadt.

Am 14. Januar 1939 erklärte Norwegen durch eine „Königl. Resolution" den Sektor zwischen 45° Ost und 20° West für norwegisch.

Dieser Anspruch gründet sich auf eine Reihe von Reisen, die fast jährlich von 1930 bis 1937 durchgeführt wurden. Aber nur an wenigen Stellen konnte die Küste betreten oder überflogen werden. Die Flüge erfolgten stets nur in Küstennähe. Die Expeditionen wurden übrigens sämtlich vom Konsul Lars Christensen ausgerüstet, dem der norwegische Walfang seine bisherige Welt-Vormachtstellung verdankt.

Von dem gesamten Südpolkuchen bleibt jetzt nur noch ein größeres Tortenstück übrig, der Sektor zwischen 80° und 160° W. In diesem Gebiet haben größtenteils amerikanische Expeditionen gearbeitet, vor allem Byrd mit zahlreichen Flügen (erstmalig auch bis zum Pol) und großangelegten Schlittenreisen, ferner Lincoln Ellsworth mit einem großartigen Flug von Graham-Land bis zur Walfischbucht. Trotz umfangreicher Entdeckungen ist aber von den Vereinigten Staaten von Amerika bisher noch kein Anspruch angemeldet worden.

Interessant sind die Besitzansprüche Argentiniens. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieses Land mit seinem Südzipfel von allen Nationen am weitesten in die Antarktis hinabreicht. Auch die benachbarten Inselgruppen Falkland, Süd-Georgien, Südl. Orkneys usw. gehören geographisch selbstverständlich zu Argentinien. Auf den Südl. Orkneys unterhält Argentinien außerdem seit 37 Jahren eine wichtige meteorologische Station, ferner betreibt es ebenfalls seit langem in diesen Gewässern ausgedehnten Walfang. Aber sowohl die Falklands-Inseln als auch Süd-Georgien, Südl. Shetland, Südl. Orkneys gehören tatsächlich England. Bisher hat Argentinien jährlich immer wieder von neuem seinen Anspruch, besonders auf die Falklands-Inseln, geltend gemacht, aber genau so oft hat England die argentinische Beschwerde einfach zu den Akten gelegt. Der Anspruch Argentiniens bezieht sich übrigens auf den ganzen Sektor der jetzt britischen Falklands-Dependency.

Neuerdings treten auch Chile und Japan als Konkurrenten in der Antarktis auf. So beansprucht z. B. Chile nach einem Dekret vom 7. November 1940 den Sektor zwischen 53° und 90° W, und in Japan melden sich nach der Expedition des Leutnant Nobe Shirase auf der „Kainan Maru" ebenfalls Stimmen, die einen Anteil an der Antarktis beanspruchen möchten.

Und wir Deutschen! Wir haben noch keine Ansprüche angemeldet, obwohl wir durchaus unseren Beitrag zur wissenschaftlichen Erschließung des sagenhaften 6. Erdteils geliefert haben.

1873 fuhr Kapitän Dallmann auf der „Grönland" zum Palmer-Land, stellte fest, daß es sich um eine Insel handelt, entdeckte die Bismarck-Straße und die Kaiser-Wilhelm-Insel-Gruppe. Die größten Inseln dieser Gruppe nannte er Booth-, Krogmann-, Petermann-Inseln.

1898 entdeckte die „Valdivia"-Expedition unter der Leitung von Chun aufs neue die Insel Bouvet. Wir haben schon weiter oben ausführlich von der Arbeit des Kapitän Sachse gesprochen. Ferner gelangte die Expedition in die Nähe des Enderby-Landes.

1901 bis 1903 erreichte die „Deutsche Südpolarexpedition" unter E. von Drygalski mit der „Gauß" auf etwa 90° östl. Länge das antarktische Festland, entdeckte Kaiser-Wilhelm II.-Land mit dem „Gauß"-Berg, untersuchte eingehend die Inseln Kerguelen, St. Paul, Neu-Amsterdam, Heard und Crozet. Die sehr reichen wissenschaftlichen Ergebnisse sind in umfangreichen Bänden niedergelegt.

Als man das Expeditionsschiff auf den Namen „Gauß" taufte, setzte man damit dem großen Göttinger Mathematiker und Physiker Friedrich Gauß ein Denkmal. Gauß hat sich um die Südpolarforschung außerordentlich verdient gemacht. Seine Arbeit über den Erdmagnetismus war der Anstoß für mehrere große Expeditionen zum magnetischen Pol in der Antarktis. So zog u. a. 1839 James Roß aus. Er hatte schon 1831 den magnetischen Pol in der Arktis, auf der Halbinsel Boothia Felix, entdeckt, und so wollte er jetzt auch seinen Gegenpol auf der anderen Seite der Erde finden. Er erreichte ihn nicht, dafür aber durchstieß er als Erster den Packeisgürtel der Antarktis, drang tief in die nach ihm benannte Roß-Bucht ein und entdeckte die 700 km lange Roß-Barriere.

Auch zweier anderer großer Theoretiker sei an dieser Stelle gedacht, des Begründers und ersten Direktors der Deutschen Seewarte, Georg von Neumayer, und des überragenden Berliner Geographen Ferdinand von Richthofen. Beide haben in Wort und Schrift unermüdlich für die Südpolarforschung geworben. Richthofens letzte Arbeit ist ein Aufsatz über die geographischen Verhältnisse am Südpol, auf Neumayers An-

regung untersucht sein Schüler Amundsen zwei Jahre hindurch täglich die magnetischen Änderungen am arktischen Magnetpol. Beide Männer sind die geistigen Väter und Betreuer der großen „Gauß"-Expedition von 1901 bis 1903. Ihr Leiter, v. Drygalski, war der Schüler Richthofens.

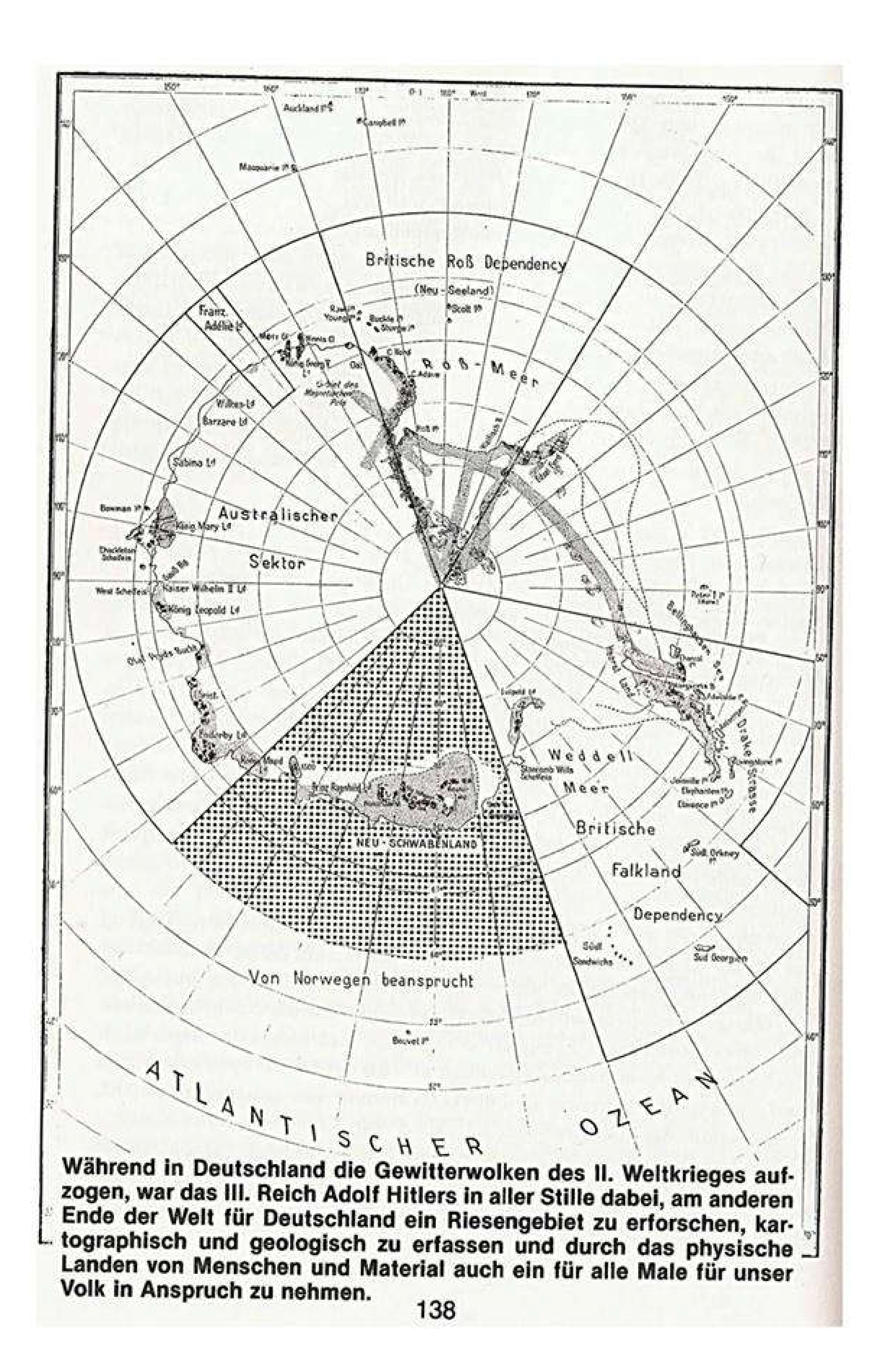
Die Arbeit der „Gauß"-Expedition war nur ein Teil einer großangelegten internationalen Südpoluntersuchung. Gleichzeitig mit Drygalski ging eine schwedische Expedition unter Otto Nordenskjöld auf der „Antarktis" in die Gegend des Weddellmeeres, und der Engländer Robert Scott untersuchte den Abschnitt seines Landsmannes James Roß an der großen Eisbarriere. Die „Antarktis" wurde im Weddellmeer zerquetscht, aber trotzdem brachte die Expedition reiches wissenschaftliches Material nach Hause. Scott drang auf Schlittenreisen bis 82° 16′ S vor und stellte damit einen Rekord auf. 10 Jahre später trat er auf demselben Weg seinen Wettlauf mit Amundsen, seinen Todesmarsch an.

1911 zieht Wilhelm Filchner auf der „Deutschland" zum 6. Erdteil. Ihn reizt das Problem des Weddellmeeres. Handelt es sich um eine Bucht ähnlich der Roßbucht, oder sind beide Buchten nichts weiter als die Enden eines riesigen Kanals, eines Meeresarmes, der die Antarktis in zwei Hälften teilt? Kann man vom Weddellmeer aus in günstigen Monaten vielleicht auf diesem „Kanal" bis zur Roßbucht fahren?

Filchner hat offenbar recht ungünstige Monate erwischt. Die „Deutschland" wird vom Eis erfaßt und, wie wir schon vorhin bei der Lebensbeschreibung unseres Kunze erfahren haben, steuer- und willenlos monatelang etwa 1200 Seemeilen weit getrieben. Trotz vieler Mißgeschicke und Unglücksfälle — so stirbt Kapitän Vahsel unterwegs — wird noch wertvolle geographische Arbeit geleistet, der östliche Rand der Weddell-Bucht kann bis 77° 45′ S untersucht werden. Prinzregent-Luitpold-Land nennt es Filchner.

Dann macht der Weltkrieg auf zehn Jahre aller Expeditionstätigkeit ein Ende. Aber unmittelbar nach der Inflationszeit rüstet Deutschland die „Meteor"-Expedition unter Leitung von Alfred Merz aus, eine 2½jährige ozeanographische Arbeit im Südatlantik. Nach dem Tode von Merz übernimmt F. Spieß, der jetzige Präsident der Deutschen Seewarte, das Kommando. Vierzehnmal wird der Ozean zwischen Afrika und Südamerika gekreuzt und die Insel Bouvet von neuem aufgesucht, ferner stößt der „Meteor" bis 63° 51′ S vor.

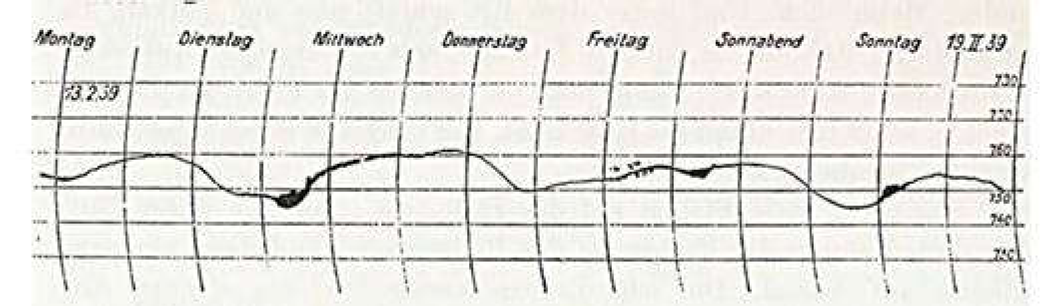
Seitdem hat keine deutsche Expedition mehr das Südpolarmeer aufgesucht, aber auch die bisher vorhandenen Ergebnisse dürften uns einen Anspruch an der wirtschaftlichen Nutzung der Antarktis sichern.



Während in Deutschland die Gewitterwolken des II. Weltkrieges aufzogen, war das III. Reich Adolf Hitlers in aller Stille dabei, am anderen Ende der Welt für Deutschland ein Riesengebiet zu erforschen, kartographisch und geologisch zu erfassen und durch das physische Landen von Menschen und Material auch ein für alle Male für unser Volk in Anspruch zu nehmen.

14. Februar. Wir schaukeln auf der Stelle, weil eigentlich eine Station fällig ist, aber unser 15-msec-Wind würde Lotdraht, Netze und vielleicht noch Schiffsschraube in ein heilloses Durcheinander bringen. Das Barometer fällt noch weiter, die Registrierstreifen reichen nach unten fast nicht mehr aus. Die Tage sind länger als andere Tage, das macht das Warten.

Am nächsten Tag ein toller Sturm. Alles fliegt durcheinander, Malyska, unser „Frühstücks-Steward", will in meine Kabine. Aber die Gewehre, die in einer Ecke an der Tür stehen, sind umgefallen und haben sich in der Türklinke verhakt. Eine Zigarrenkiste mit Kitt saust



von oben herunter auf den Teppich. Der Barograph macht vor lauter Schaukeln und Zittern 2 mm dicke Striche. Freihändig gehen ist ausgeschlossen, man kann sich nur mühsam an Wänden und Geländern entlangtasten. Ich besuche Käpt'n Ritscher, der im Sessel vor seinem Schreibtisch sitzt und schrecklich lacht.

„Sehen Sie doch mal, sehen Sie doch mal!"

Bei jedem Rollen des Schiffes nach rechts rutschen wie auf Kommando sämtliche Schubladen seines Schreibtisches nach außen, beim Überholen nach links rutschen alle wieder rein. Raus! — Rein! — Raus! — Rein! Ein hübsches Spiel! Ich gucke interessiert zu.

Rrrraus! — Bums! Krach! Alle Schubladen liegen am Boden, sausen bis gegen die Wand!

Rrrrein! Jetzt schliddern sie durch die ganze Kabine und krachen gegen die linke Wand!

Da haben wir beide noch mehr gelacht.

Am 16. können wir endlich die Station auf 54° S vornehmen. Gott sei Dank. Paulsen wütet trotzdem. Der Lotdraht steht mit einem fürchterlichen Winkel vom Schiff ab. Wie mag das erst unter Wasser aussehen? Paulsen ruft zur Brücke rauf und bittet, das Schiff mehr nach backbord „rüber zu trimmen". Viereck, der gerade Wache hat, versucht sein möglichstes, aber schließlich läßt sich ein 8000-Tonnenkahn nicht so ohne weiteres genau senkrecht über ein herunterhängendes Stück Draht legen.

Der 54. Breitengrad! Am Tage drauf machen wir noch einen Abstecher nach Bouvet. Die geographische Breite entspricht auf der Nordhalbkugel der Insel Helgoland.

Der anfängliche Nebel reißt bald auf, und die sehr schönen Eisbrüche treten klar heraus. Wir würden schrecklich gern landen, mit allen Ferngläsern stehen wir auf der Brücke und gucken uns jede einzelne Stelle an. Aber die Brandung sieht in jedem Glas ganz genau so schlimm aus. Wir riskieren es nicht, zumal wir keine Brandungsboote mithaben, flache schwere Prahme, die nicht kentern können. Unsere Kielboote sind ungeeignet, wie wir später zur Genüge erfahren sollten.

Aber Bouvet sieht jetzt herrlich aus. Ein riesiger Eisschild, mehrere hundert Meter dick. Und unter dem Eis schläft nun der Vulkan. In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts soll er einen Ausbruch gehabt haben. Aber sicher kennt man die meisten gar nicht. Es passiert ja nichts, wenn hier unten die Erde bebt. Die Pinguine werden erstaunte Gesichter machen, das ist alles.

Es gibt nicht viele Stellen auf der Erde, wo „Vulkane unter Eis" tätig sind. Bouvet, der Erebus an der Roßbarriere, und dann ein paar Vulkane auf Island. Die isländischen kenne ich aus eigener Anschauung. Beim Ausbruch der Katla 1918 unter dem Eis des Myrdalsjökull (Jökull = Gletscher) schossen die kochend heißen Schmelzwasserströme in Kilometerbreite den Berg hinab, und Eisstücke so groß wie vierstöckige Häuser kullerten und wälzten sich bis ins Meer.

Die größte Vulkanstelle Grimsvötn unter dem Eis des gewaltigen Vatnajökull hatte im April 1934 einen so starken Ausbruch, daß man die aufsteigenden Rauchsäulen und den Feuerschein noch von der 300 km weit entfernten Hauptstadt Reykjavik aus sehen konnte. Vier Monate später stand ich an den Kraterlöchern, nachdem ich mit zwei Begleitern 70 km über das Eis gelaufen war. 20 km vor dem Ziel mußten wir die Schlitten stehen lassen, weil Vulkanasche bis zu 2 m Dicke jedes Schlittenziehen unmöglich machte. Grimsvötn selbst war ein Loch im Eis von 7 : 5 km Größe. Wir konnten von oben hineinsehen, die Eisränder waren steil und etwa 200 m hoch. Der blauschwarze Boden zeigte die eigentlichen Krater, kreisrunde Löcher mit kochendem, dampfendem Schmelzwasser gefüllt. Die vulkanischen Großausbrüche hatten sich längst beruhigt, es stiegen nur noch heiße Dämpfe aus dem erschütterten Boden auf, schmolzen das Eis und brachten das Schmelzwasser zum Sieden. Die Heißwasserströme sammelten sich in einem Tal und flossen 30 km unter der Eisdecke des Vatnajökulls entlang, um schließlich in einem gewaltigen Delta ins Meer zu strömen.

„Vulkane unter Eis" sind Naturschauspiele, die sich nicht so leicht überbieten lassen.

Und Bouvet? Bei der Größe des Kraters und bei den Eismassen, die mit jedem atmosphärischen Niederschlag wachsen, werden sich von Zeit zu Zeit Vorgänge abspielen, die denen auf Island sehr ähnlich sind. Ein längerer Aufenthalt auf dieser tollen Eisinsel könnte wohl die Kenntnis dieser eigenartigen Phänomene wesentlich bereichern.

Auf 53½° S und etwa 3½° W soll eine Bank liegen. Es wäre wünschenswert, sie genau auszuloten.

Bitte sehr! Die Hauptarbeit hat dabei der Schiffskapitän. Wir „Loter" drücken ja „bloß" auf den Knopf.

Da die Bank mich selbst sehr interessiert, bleibe ich am Echolot. Eine solche Arbeit spielt sich folgendermaßen ab:

19. 2. 40. 12^{00} Uhr 2080 m tief. Kurs rechtweisend N 270°. — Dabei will ich kurz bemerken, daß die Zahl 2080 m das Mittel aus mindestens 5 unmittelbar aufeinanderfolgenden Lotungen ist.

12^{30} 2100 m Kurs N 270°
^{47} 2430
13^{00} 2250
^{15} 2170
^{30} 2090
^{45} 1940
14^{00} 2020
^{15} 1630
^{30} 1300

14^{45} 2330
15^{00} 2560
usw.
16^{00} 2530 Kurs auf N 360°
usw.
17^{00} 2390
usw.
18^{00} 2470 Kurs auf N 90°
^{38} 2800

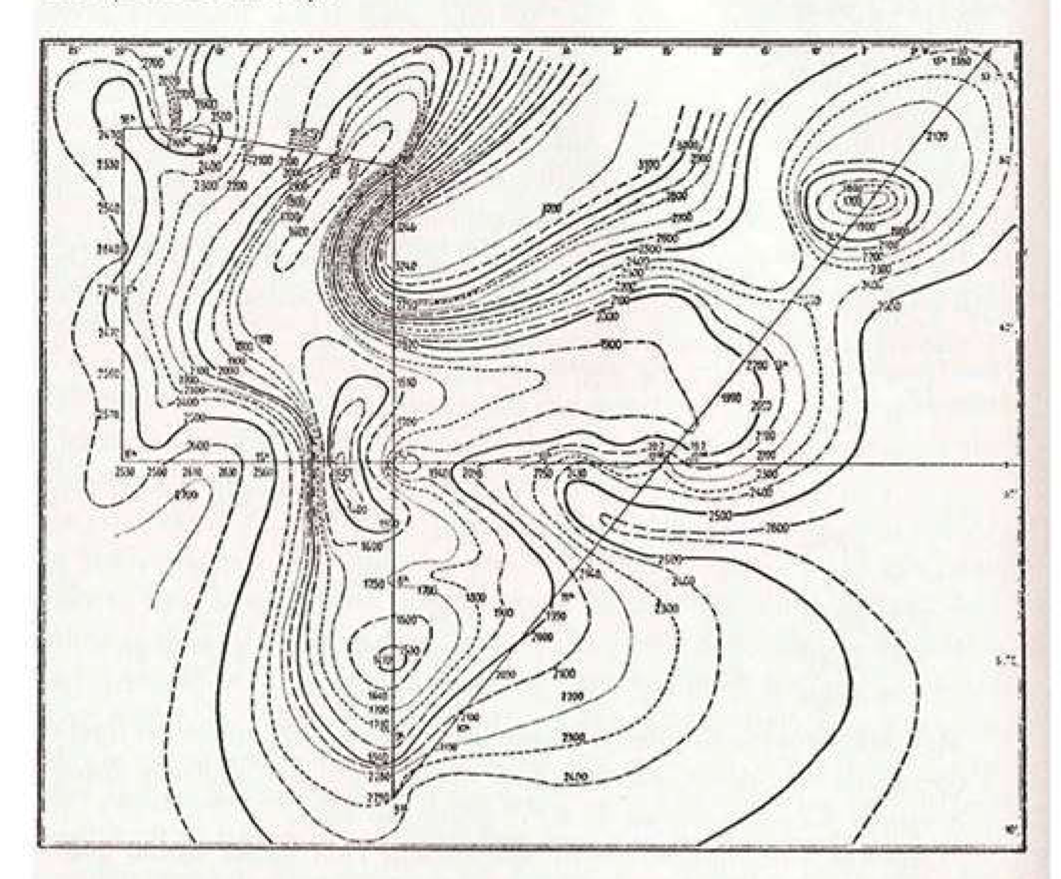
Maschine stoppt. Aus den astronomischen Beobachtungen des nächsten Tages kann errechnet werden, daß wir bis 5^{20} des anderen Morgens mit einem Kurs von etwa N 105° getrieben sind.

Gegen 4 Uhr morgens wird von neuem eine flache Stelle gekreuzt, 1800, 1640, 1520, 1540, 1650 m meldet das Echolot.

20. 2. 5^{20} Kurs auf N 180°
^{30} 2390 m
^{45} 3245
6^{00} 3240
^{15} 2750
^{30} 1920
^{45} 1510
7^{00} 1700
^{15} 2050
^{30} 1500
8^{00} 1750
^{30} 1470
usw.

9^{25} 2290 Kurs auf N 40°
^{30} 2305
usw.
10^{00} 2130
usw.
11^{00} 2140
usw.
12^{00} 2280
usw.
13^{30} 2330
^{45} 1940
14^{00} 1720
^{15} 2130
^{30} 2120
15^{00} 2380 usw.

Der 1. Offizier Amelang ist so freundlich, mir den wahrscheinlichsten Kurs unserer nächtlichen Treibfahrt auszurechnen, mir ferner die jeweiligen Schiffsgeschwindigkeiten anzugeben, so daß jetzt meine Hauptarbeit beginnen kann, das Zeichnen der Karte. Und so sieht sie aus (nebenstehend):



Wir hatten also gestern 18^{38} die Maschine gestoppt. Wegen dichten Nebels und völliger Dunkelheit. Die Maschine ist zwar still, deswegen bleiben wir aber natürlich nicht selber auf der Stelle liegen. Die Strömung treibt uns irgendwohin, wie wir jetzt wissen in Richtung OSO, und die hohe Schiffsleitung hofft, daß auch die Eisberge, gegen die wir immer noch anrennen können, in der gleichen Richtung treiben, so daß, wenn schon . . ., der Bums nicht zu stark wird. Vorne am Bug und oben auf der Brücke ist außerdem die Wache verstärkt und verdient sich manchen Taler. Es sind nämlich Preise ausgesetzt für den, der zuerst einen gefährlichen Eisberg erkennt. Und ein Taler ist schließlich weniger wichtig als ein zerbeultes Schiff.

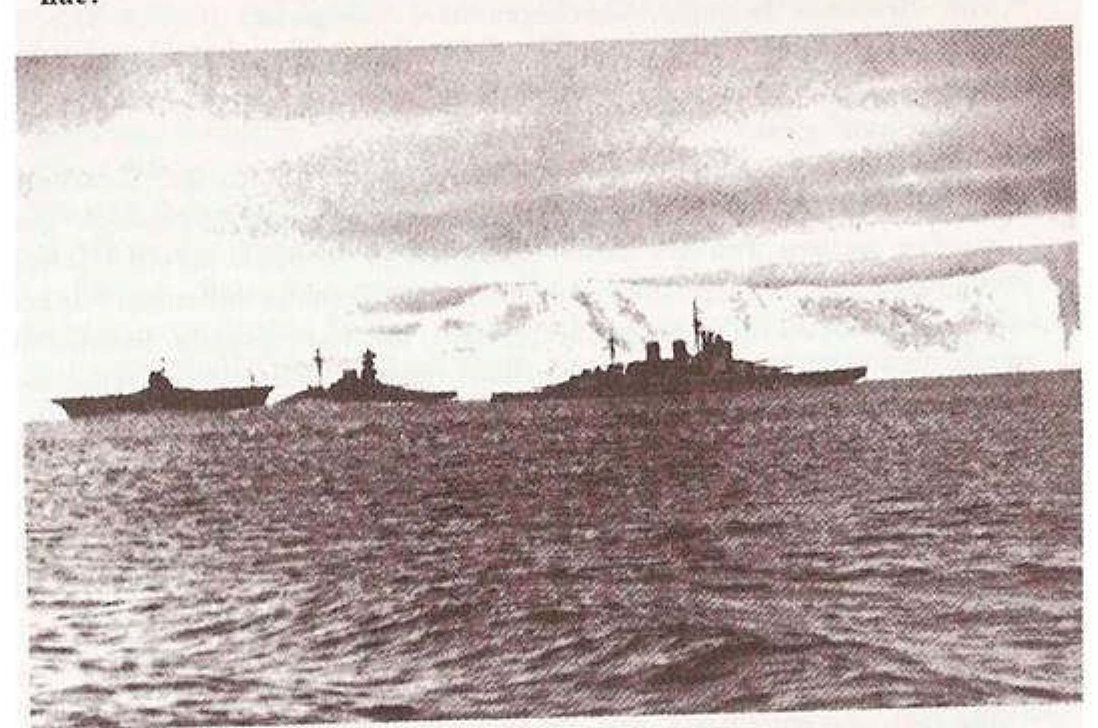
Zu den Meerestiefen übrigens noch ein Wort! Sie sind nicht genau. Sie sind nur die Ziffer, die das Echolot im Augenblick angibt. Um die wahre Meerestiefe zu bestimmen, muß man wieder rechnen. Man muß

dazu den Fehler des Instrumentes, Temperatur und Salzgehalt des Meerwassers kennen. Jede unserer 5000 Lotungen muß später auf diese Weise korrigiert werden. Eine entzückende Arbeit für den Ozeanographen! 5000 Zahlen! Eine ausgesprochene Popo-Arbeit.

Unsere Gespräche drehen sich jetzt oft um eine neue Reise in unser Arbeitsgebiet. Es ist ja immer so. Zunächst ist man heilfroh, auf dem Rückweg zu sein, hat den ganzen Expeditionskram bis zum Hals hinauf satt, einfach satt . . . und nach 8 Tagen organisiert man schon wieder die neue Expedition.

So also auch wir!

Es wird davon gesprochen, beim nächsten Mal mit dem Schiff an der Schelfeisküste zu landen, Gepäck auszuladen usw. Da meint Lange: „Es ist ein Nachteil des Schelfeisrandes, daß er keine Bordschwelle hat!"



Überraschender Besuch in Neuschwabenland.
Die Royal Navy.

Geographie der Antarktis

Die nochmalige eingehende Beschäftigung mit den Problemen der Antarktis führt zu interessanten Schlüssen, die ich an dieser Stelle gern einmal im Zusammenhang niederlegen möchte. Ich kann allerdings nur auf die geographischen Verhältnisse eingehen und muß die Leser auf das bald erscheinende Expeditionswerk verweisen, das die Arbeiten sämtlicher Mitarbeiter vollständig enthält.

Die Übersichtskarte am Schluß des Buches zeigt den antarktischen Kontinent. Wir erwähnten schon früher, daß es sich um ein Gebiet anderthalbmal so groß wie ganz Europa handelt. Die genaue Größe ist noch immer unbekannt, man schätzt den Flächenraum zu 14 Millionen qkm (Europa 10 Millionen qkm).

Von diesem Riesengebiet ist noch heute herzlich wenig bekannt. Die schraffierten Teile geben die Stellen wieder, die überhaupt bisher von Menschen betreten, überflogen oder wenigstens gesehen worden sind. Zählt man die einzelnen Fleckchen zusammen, dann erhält man etwa 2,3 Millionen qkm. Der unbekannte Rest ist aber 11,7 Millionen qkm groß.

Diese Zahl bezieht sich auf das südpolare Festland. Der Raum der antarktischen Zone ist sicher noch größer, denn das umgebende Meer ist den größten Teil des Jahres hindurch ja ebenfalls vereist. Notiert man sich aus der Literatur auf jedem Längengrad die äußersten Punkte, an denen man bisher das gefrorene Meer, das feste Packeis, beobachtet hat, dann gibt die Verbindungslinie dieser Punkte die Grenze der Antarktis an. Sie umfaßt etwa 36,8 Millionen qkm.

Nach außen schließt sich die sogenannte Subantarktis an. Sie liegt größtenteils im Meer. Hier herrscht das Treibeis, lockere Eistafeln, die von Strömungen hin und her geschoben werden und in dem wärmeren Wasser mehr und mehr abgeschmolzen werden. Gelegentlich kommen sie bis nach Kapstadt.

Da ich als Schüler am eigenen Leibe erfahren habe, wie schwierig es ist, sich von Gebirgsgegenden allein aus Kartenskizzen oder Bildern den richtigen Eindruck zu verschaffen, so bastele ich mit dem Zimmermann Schäfer ein Relief unseres Arbeitsgebietes. Ich nehme schon vorweg, daß dieses Gebiet später den Namen „Neu-Schwabenland" erhält. Natürlich ist das Relief außerordentlich verkleinert, denn seine Breite dehnt sich über rund 1200 km aus. Neu-Schwabenland entspricht mit seinen etwa 600000 qkm etwa der Größe Deutschlands.

Von unseren Flügen, die ja in den früheren Kapiteln einzeln angeführt wurden, kennen wir schon zahlreiche Einzelheiten. Zusammenfassend brauche ich hier nur folgendes zu erwähnen:

Von den 10 bis 60 m hohen Ost-West verlaufenden Schelfeiskanten steigt das Eis in unübersehbarer breiter Front langsam und gleichmäßig aufwärts. Erst nach rund 100 km ist die Eisfläche 1000 m hoch, jetzt beginnen die ersten Felsspitzen herauszugucken. Kegel und Kugel sind fast die weitesten Ausläufer. Die Berge sind noch recht verstreut. Nach weiteren 100 km sehen wir die ersten größeren Gebirgsmassive, die aus Einzelbergen und zusammenhängenden Berggruppen sowie Kettengebirgen von 30 bis 60 km Länge bestehen. Die Berge sind schon wilde Gesellen.

Ein wahnsinniger Wind — stärker als sonstwo auf der Erde — fegt über die Felsen. Schnee kann sich nur in den windgeschützten Löchern und Mulden ansammeln. Die steilen Schroffen sind frei von Schnee, frei aber auch von jeglicher Vegetation. Kein Grashalm, kein noch so kleines Moospflänzchen kann in dieser Kälte gedeihen. Die Felsnadeln, Grate und Spitzen ragen einige hundert bis 2000 m aus dem Eis heraus, über dem Meeresniveau erreichen die höchsten Gipfel 3000 und 4000 m. Es ist eine Landschaft, wie wir sie auf der Erde nur in den höchsten Gebirgen wiederfinden. Die zentralen Teile der Alpen mit ihren Bergen von 4000 und 4500 m Höhe sind zwar genau so hoch, aber in ihrem ganzen Gepräge formlos und niedlich gegen die bizarre Wildheit der Felszacken des Südpolkontinents.

Südlich dieser Gebirgsmassive steigt das Eis jetzt rascher an und bildet nach 20 bis 50 km Entfernung eine mehrere hundert Meter hohe WSW-ONO verlaufende Stufe, den Rand einer ungeheuren Hochfläche, die sich, jetzt wieder langsam ansteigend, unübersehbar nach West und Ost in südlicher Richtung ausbreitet. Am Umkehrpunkt von Fernflug II konnte dieses „Wegener-Inlandeis" nach 200 km weit südwärts eingesehen werden, ohne daß die geringste Felszacke das unendliche Eis unterbrach.

Mehrere Meilen hoch über dem Pol erhaben, welch ein wundervoller Anblick böte sich dem scharfblickenden Auge dar!

So schwärmt ein Polarschriftsteller vor hundert Jahren, ohne zu ahnen, daß die Voraussetzung dafür, das Fliegenkönnen, tatsächlich bald vorhanden ist. Je höher man hinaufkommt, desto mehr schrumpft die Erdoberfläche unter uns zusammen, und aus einer Höhe von 1000 km sieht ganz Neu-Schwabenland etwa so groß aus wie unser Relief, d. h. nur dem scharfsehenden Auge. Einzelheiten in den Gebirgen werden kaum noch zu erkennen sein, deshalb erhöhen wir alle Niveauunterschiede um das Zehnfache.

Um das Ansteigen zum Südpol noch zu verdeutlichen, legen wir durch das Relief 6 Schnitte längs der Meridiane. Die Schnitte (Profil I bis VI) liegen zwischen 15° Ost und 5° West.

Diese Profile, dann das im Foto wiedergegebene Relief und die Karte unseres Arbeitsgebietes am Schluß des Buches zeigen auch die Verteilung der größeren Gebirgsmassive. Von links nach rechts (von O nach W, weil S oben ist) und in den Profilen von oben nach unten ergeben im Osten die höchsten Gebirge das Wohlthat-Massiv. In dem hierzu gehörigen Conrad-Gebirge sind die höchsten Bergspitzen unseres ganzen Abschnittes beobachtet worden. Sie haben noch keine Einzelnamen. Nach Westen schließen sich jetzt mit abnehmender Höhe das Drygalski- und Mühlig-Hofmann-Gebirge und das Ritscher-Land an. Die hohe Stufe zum Wegener-Inlandeis dagegen ist im Südteil des Ritscher-Landes am ausgeprägtesten.

Von der Schirmacher-Seengruppe in der Lücke zwischen Petermann-Kette und Alexander-von-Humboldt-Gebirge haben wir schon früher gesprochen. Sie haben sich als normale Schmelzwasserteiche entpuppt und sind nicht etwa vulkanischer Natur, wie ich aus den Photos lange Zeit hindurch geglaubt habe. Aber trotzdem sind sie sehr wichtig und geben Anlaß zu interessanten geologischen Deutungen.

Betrachten wir allein das Wohlthat-Massiv (Karte am Schluß des Buches), so fallen ungeheure Gebirgsketten auf, die untereinander parallel laufen und fast S—N streifen. Die schmalen Täler sind bis 2000 m tief eingeschnitten. Und die nördlichen Eckpfeiler der Peterman-Kette und die hohen Zacken vom Ritscher-Gipfel, Mentzel- und Zimmermann-Berg, die weit über 3000 m hoch sind, liegen nur 30 bis 40 km von der Schirmacher-Seengruppe entfernt, deren Lage über dem Meeresspiegel aber höchstens 100 bis 150 m beträgt.

Es ist also hier ein Bodenprofil entstanden (vgl. auch Profil I), das ganz außerordentlich tief eingerissen und unruhig ist. Solche Profile entstehen nicht mehr durch normale Gebirgsbildung, normale Aufschüttung und Abtragung, sondern die Ursachen sind wohl nur auf sehr tiefgreifende tektonische Veränderungen zurückzuführen.

Es ist hier nicht der Ort, auf die komplizierten geologischen Verhältnisse einzugehen, ich will gleich das Ergebnis mitteilen: Eine 500 km lange und mehrere tausend Meter tiefe Spalte läßt sich im Wohlthat-Massiv von 72° 30′ S bis zum Eisrand und darüber hinaus auf den Meeresboden bis etwa 68° S nachweisen.

Es ist nicht damit erledigt, daß die Erde irgendwie in 500 km lange Spalten aufreißt. Häufig verschieben sich die Ränder von Spalten nicht nur horizontal, sondern auch vertikal. So kann eine Scholle gegen eine

benachbarte um viele hundert Meter absinken oder aufsteigen. Wahrscheinlich ist das ganze Gebiet von der Schirmacher-Seengruppe bis zum Eisrand westlich der 500-Kilometer-Spalte abgesunken und hat unter anderem zur Bildung der über 100 km langen Eiszunge auf 15° O geführt.

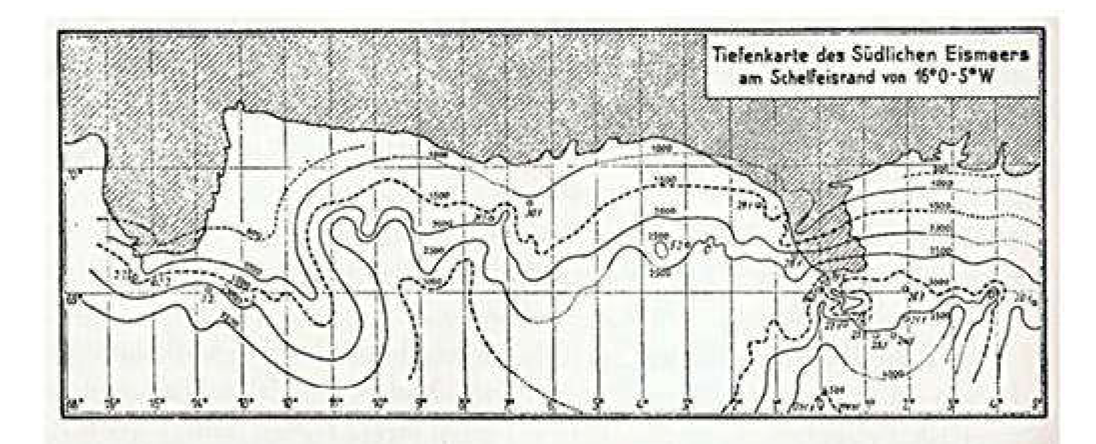
Das heißt also, die Eiszunge liegt wahrscheinlich auf Land auf, das Absinken, das sogenannte Verwerfen, erfolgte an dem heutigen Westrand der Eiszunge.

Auch die übrigen Teile unseres Gebietes sind mit ähnlichen tektonischen Linien ausgestattet. Die riesige Penck-Mulde im Ritscher-Land ist zweifellos ebenfalls ein solcher Einbruchskessel. Damit hängt auch die Bildung der zweiten etwa 90 km langen Eiszunge auf 0° zusammen.

Interessante Aufschlüsse über den Verlauf der Spalten auf dem Meeresboden vor der Schelfeisküste ergeben die Echolotungen der „Schwabenland“. Die tiefe S—N-Rinne an der 15° O-Eiszunge entlang, ist besonders auffällig.

Nun noch eine sehr wichtige Überlegung! Tiefgehende tektonische Spalten können in Teile der Erdoberfläche hinabreichen, in denen noch sogenannte Magmaherde vorhanden sind — darunter versteht man große Hohlräume in einigen Kilometern Tiefe, die mit noch glutflüssigem Material ausgefüllt sind. Die Erdwärme ist hier außerordentlich hoch, ebenso der Druck der neben- und übergelagerten Gesteinsmassen. Verschiebt sich nun die Erdrinde, reißen vielleicht Spalten auf, dann kann gerade über einem Magmaherd der Druck geringer werden. Eine plötzliche Entlastung des Außendruckes läßt aber die Temperatur erheblich anschwellen, das flüssige Magma siedet auf und wird durch den ebenso gesteigerten Innendruck in die Spalten nach oben gepreßt. Freiwerdende Gase schießen hoch, bohren sich gleichsam durch das Gestein, reißen Splitter und Ecken von den Wänden ab, schaffen einen Schlot bis an die Oberfläche. Das flüssige Material folgt nach, wird von immer neuen Gasen zu feinstem Staub zerrissen und zerspritzt, Wolken von Asche werden in die Luft geschleudert, das jetzt gasfreie Magma — Lava genannt — fließt in Strömen aus dem Förderschlot heraus — ein Vulkanausbruch!

Tätige Vulkane wie Vesuv oder Aetna haben wir bis jetzt in Neu-Schwabenland noch nicht angetroffen. Aber sicher haben hier in früheren Erdperioden Vulkane gewütet. Das sieht man den Gesteinen an. Wenn auch unsere Gesteinssammlung nur herzlich klein ist, so finden sich doch z. B. Basalte darunter, vulkanische Laven, die wahrscheinlich vor 1 bis 2 Millionen Jahren (Tertiärzeit) gefördert wurden.



Man kennt aber tätige Vulkane in der Antarktis. Unserem Gebiet genau gegenüber liegt am inneren Rande der Roßbucht der Erebus, ein gewaltiger feuerspeiender Berg, der noch heute trotz einer ungeheuren Eisbedeckung seine Rauchwolken in die Luft bläst.

Der benachbarte Berg Terror ist gleichfalls vulkanisch, außerdem eine ganze Reihe am Rande der Roßbucht. Dieser N—S verlaufende Rand der Roßbucht ist durch eine Verwerfung entstanden. Ähnlich wie bei der Penck-Mulde ist ein riesiges Schollenstück abgesunken und bildet die fertige Roßbucht.

Fährt man vom Erebus aus nordwärts, dann stößt man auf die Inselgruppe der Antipoden, Bounty, Neuseeland (Nordinsel). Sie sind sämtlich vulkanisch. Die Reihe läßt sich über die Kermadec- und Tonga-Inseln bis Samoa verfolgen. Auch diese Inseln sind vulkanisch.

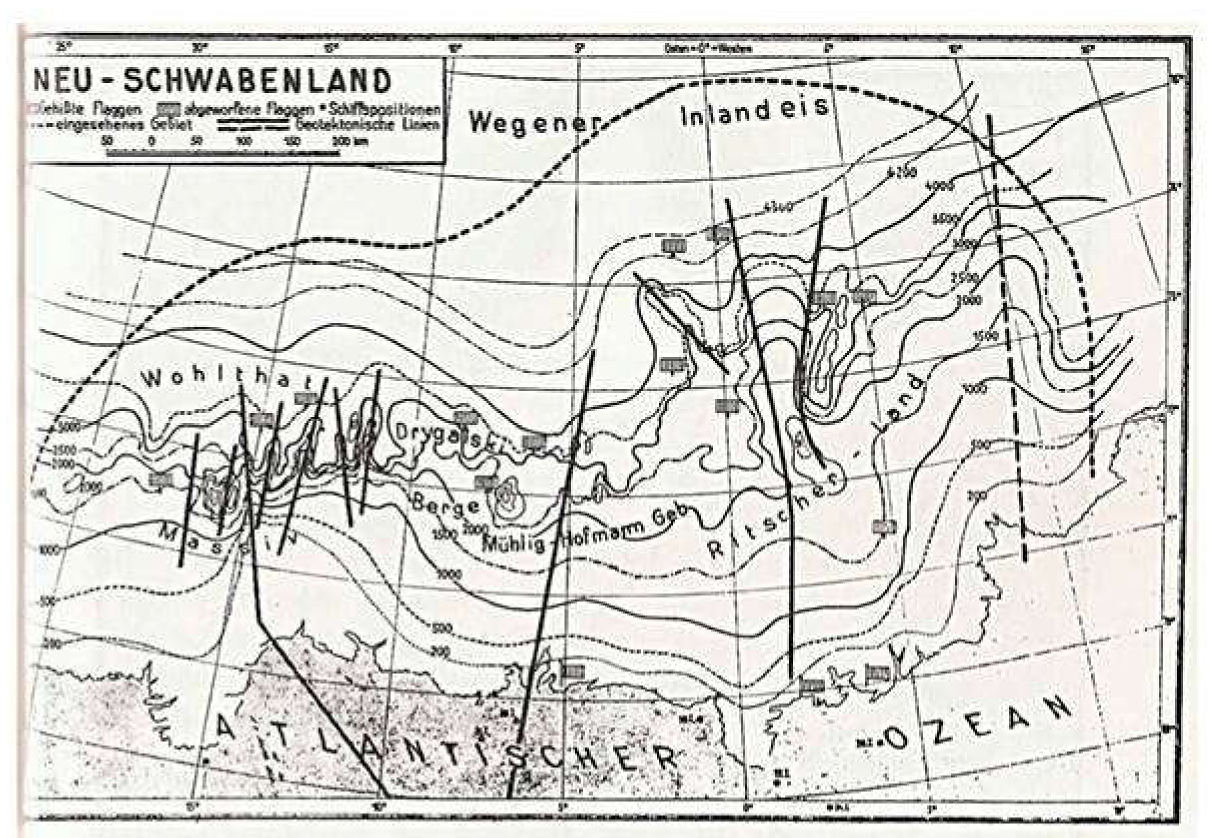
Parallel zu den Vulkanrissen auf den Kermadec- und Tonga-Inseln verläuft ein 9000 m tiefer schmaler Graben, der unsere Hypothese von einer langen tektonischen Spalte außerordentlich unterstützt.

Ob sich die Spalte sogar bis zu den Hawai-Inseln hinzieht, ist im Augenblick noch nicht feststellbar. Zwischen Samoa und Hawai liegen eine große Anzahl von Querspalten, und die Vulkane der zahlreichen und sich auf große Entfernungen ausdehnenden Hawai-Inseln sind SSW—NNO, d. h. quer zu unserer Spaltenrichtung angeordnet.

Auf der Neu-Schwabenland-Seite der Antarktis, also in der Nähe des 0°-Meridians, kennen wir schon die vulkanischen Inseln Bouvet, Gough, Tristan da Cunha, Ascension.

Man kann sogar die Reihe in den Nordatlantik hinein verlängern über die Kapverden, Azoren, Island bis Jan Mayen.

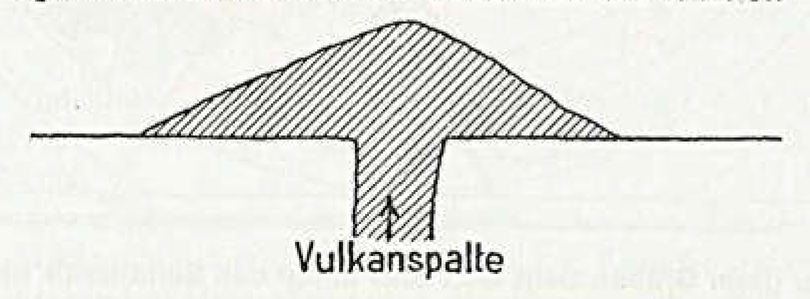
Nun glaube ich bestimmt, daß diese breiten Vulkanspalten, also die von Jan Mayen bis Bouvet und die anderen vom Erebus bis Samoa oder Hawai auf dem antarktischen Festland ihre Verbindung haben, daß es sich um einen einzigen riesenhaften NS verlaufenden Riß durch



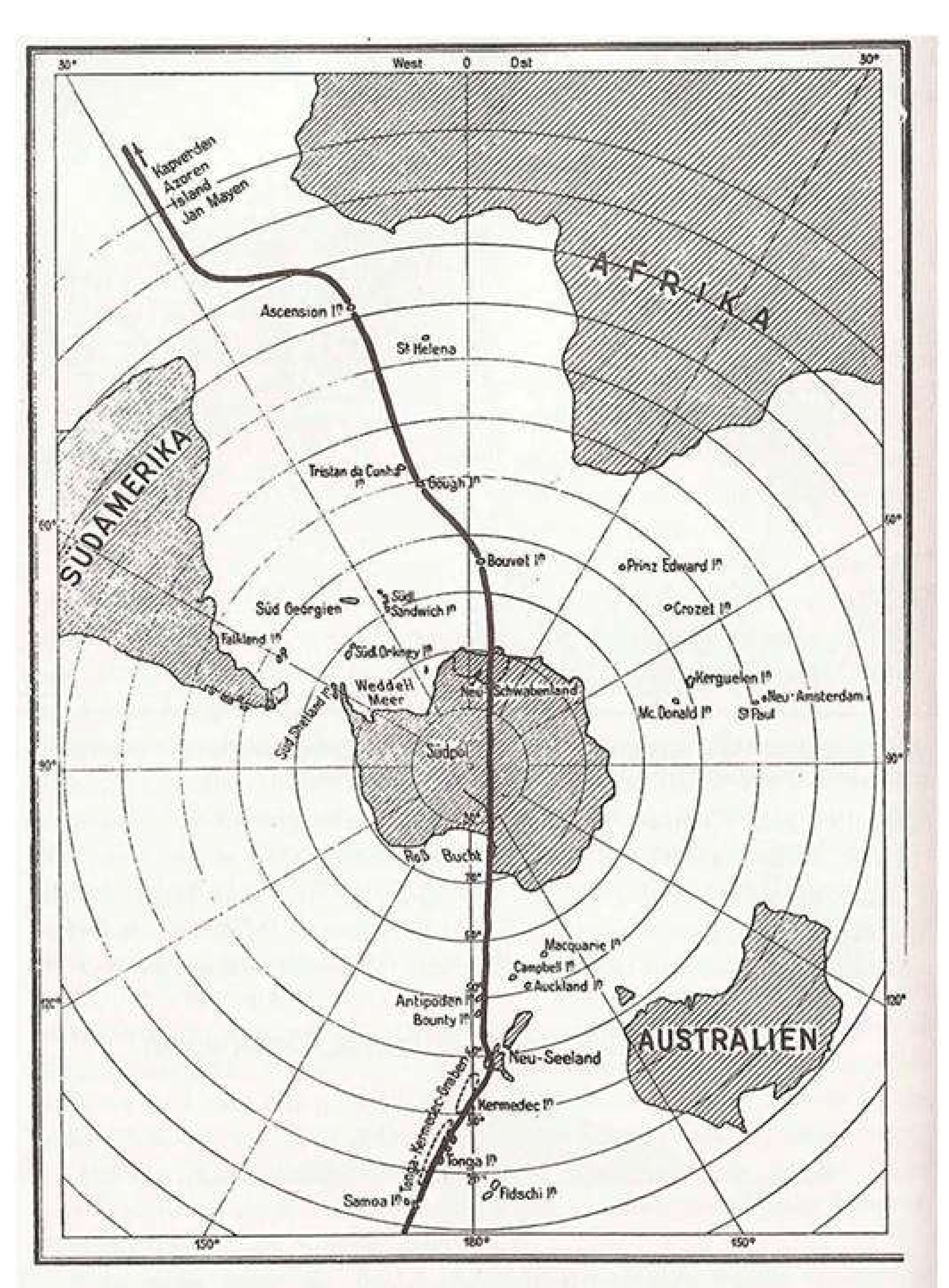
Was bedeuten die abgeworfenen Fahnen? Markierungen für deutsche Antarktik Basen? Unterirdische Bunker? Höhlen?

fast die ganze Erdrinde handelt. Das Verbindungsstück sehe ich u. a. in der vorher erwähnten 500-Kilometer-Spalte.

An sehr viel Stellen schneidet die Spalte in der Tiefe Magmaherde an, die vulkanischen Ausbrüche haben über diesen Punkten mit Lavaströmen und Aschenmassen die heutigen Vulkaninseln aufgebaut.



Auch die sogenannte Atlantische Schwelle, die wir von unseren Echolotungen auf der Hinfahrt zur Genüge kennengelernt haben, ist, in diesem Zusammenhang betrachtet, vielleicht nichts anderes als ein ungeheurer Reihenvulkan, geradezu ein Vulkankamm, nur von



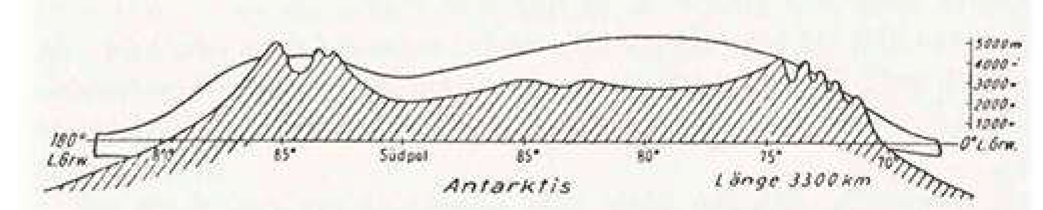
Ein sehr tiefer Graben zieht sich quer durch den Südatlantik hindurch in den Pazifik. Eine ideale Tarnung für deutsche Unterseeboote auf dem Weg nach Süden?

einer Länge, wie er bisher auf unserer Erde noch nicht beobachtet wurde.

Daß eine derartige Deutung des atlantischen Höhenrückens neue Schlaglichter auf die Entstehung des ganzen Atlantischen Ozeans zu werfen imstande ist, sei hier nur angedeutet. Die strengeren Beweise für die in diesem Buche vorgeschlagenen Arbeitshypothesen müssen später folgen. —

Wir müssen noch einmal aufs Eis zurück. Die verschiedenen Spalten, Einbruchskessel und Mulden haben wir schon weiter oben beschrieben. Betrachtet man auf der Übersichtskarte am Schluß des Buches die großen Mulden noch etwas genauer, so kann man feststellen, daß ihre Südränder die schon erwähnte hohe Stufe bilden, den Rand einer nach Süden, Ost und West ungeheuer ausgedehnten Eishochfläche. Diese — Wegener-Inlandeis genannte — gewaltige Eiskappe scheint sich, soweit unsere Beobachtungen reichen, südwärts über den Pol hinweg bis zur Roßbucht zu erstrecken. Wie weit sie sich nach den beiden Seiten hin ausdehnt, ist völlig unbekannt.

Aus den Expeditionen von Scott, Shackleton, Amundsen und Byrd kennen wir ganz gut die Gegend von der Roßbucht bis zum Südpol. Es ist auch bekannt, daß der Pol etwa 2900 m über dem Meeresspiegel liegt. Da unser Wegener-Inlandeis schon am Nordrand eine Höhe von 4200 und 4300 m erreicht und noch weiter ansteigen soll, so wird ein Querschnitt durch den ganzen antarktischen Kontinent wie nachstehende Abbildungen aussehen.



Die Gipfelfläche und damit zugleich die Eisscheide liegt hiernach mit 4500 bis 5000 m etwa auf 81° südlicher Breite im Neu-Schwabenland-Sektor.

Eine genaue Kenntnis des Bodenprofils unter der gewaltigen zentralen Eiskappe ist nur durch Messungen der Eisdicke festzustellen. Der Querschnitt verdeutlicht, wie die Eismasse der Polkappe — übrigens die größte Eismasse, die auf unserer Erde überhaupt vorhanden ist und noch ausgedehnter als das Inlandeis während der Eiszeit in Nordeuropa und Amerika — wie ein zäher Teig nach allen Seiten auseinanderfließt. Sie ist das Hauptnährgebiet der Vereisung des ganzen

Kontinents. Neu-Schwabenland ist trotz seiner Breite von 1200 km nur ein Teil des nach dieser Richtung abfließenden Eisstroms. Und unsere Gebirge bedeuten nicht viel mehr als kleine Riffe, die von der langsam vorgeschobenen Eismasse umspült werden.

In den Felslöchern, kleineren und größeren Mulden bilden sich natürlich wie in den Hochalpen Firnmulden, die Einzelgletscher in die Täler hinabschicken. Aber alle diese Gletscher münden in den Ur-Eisstrom, der schon von der Polkappe an den gesamten Erdteil überschwemmt, so daß der Zuschuß, den der riesige Eisschild durch die kleinen Gletscherchen erhält, nur eine geringe Rolle spielt.

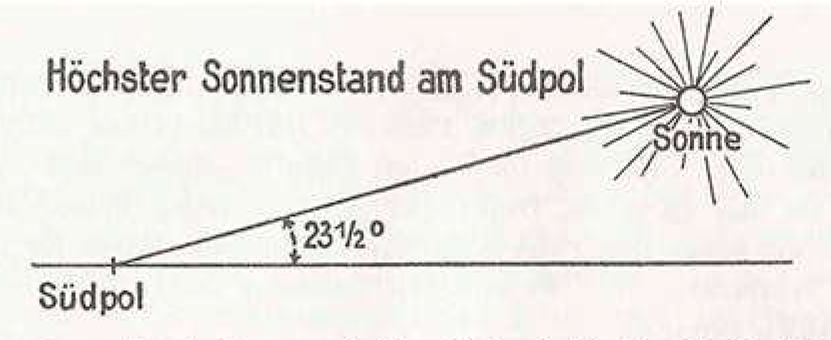
In den Zentralalpen ist die sogenannte Schneegrenze 2800 m hoch, d. h. oberhalb dieser Linie fällt jeder atmosphärische Niederschlag in Eisform nieder, also als Schnee, Hagel, Rauhreif usw. In der Antarktis liegt die Schneegrenze im Meeresniveau, d. h. es regnet niemals auf dem Festland, selbst nicht an der Küste, und jeder Schneefall läßt die Eisoberfläche anwachsen. Praktisch stellt demnach der gesamte antarktische Kontinent ein einziges Sammelgebiet Firnfeld dar.

Wenn auch jedes Fleckchen am Schelfeisrand gewissermaßen Selbstversorger ist und seinen Schnee direkt aus der Luft bezieht, so ist das Hauptnährgebiet der ungeheuren Vergletscherung doch in der Gipfelfläche zu suchen. Unter anderem findet man am Schelfeisrand Gletscherspalten, die nur durch eine Großbewegung aus der Mitte des Eiskuchens nach außen entstanden sein können.

Weitere wissenschaftliche Arbeiten

Die Voraussetzungen für soviel Eis sind einmal darin begründet, daß wir uns ja in Südpolnähe befinden, zum anderen, daß ein zusammenhängendes Festland vorliegt.

Die Pole sind die Gegenden unserer Mutter Erde, die von Tante Sonne bei weitem am stiefmütterlichsten behandelt werden. Sie erhalten die geringste Sonnenwärme, mag die Sonne stehen wo sie will. Zwar bleibt die Sonne ein volles halbes Jahr Tag und Nacht über dem Horizont, aber die größte Sonnenhöhe beträgt nicht mehr als 23½°.



Dementsprechend ist es an beiden Polen kalt. Der Nordpol hat den Vorteil einer sehr großen bis 4000 m tiefen Wassermasse, die wie ein Wärmespeicher wirkt, da selbst Salzwasser sich nur wenig (2°) unter Null abkühlen kann. Der Südpol dagegen liegt auf einem Festland, das erstens sehr groß und zweitens auch sehr hoch ist. Beide Faktoren drücken die Kältegrade am Thermometer erheblich abwärts.

So ist es erstaunlich, daß unsere Flieger beim Fernflug VII an einem schönen „warmen" Sonnentag über dem Innern eine Lufttemperatur von —35° C feststellten.

Wintertemperaturen sind größtenteils nur bei Überwinterungen am Schelfeisrand gemessen worden. Die tiefste stammt von Amundsen 1910 bis 1912 mit —59° C. Byrd hat an seiner Überwinterungshütte 173 km vom Schelfeisrand entfernt als niedrigste Temperatur — 62° C abgelesen.

Auf Grönland, das ja in manchen Stücken dem antarktischen Festland ähnelt, sind in der Mitte des ebenfalls sehr mächtigen Eispanzers (Eismitte) von Joh. Georgi Lufttemperaturen bis zu —65° beobachtet worden. Die dünne Schuhsohle trennte einen Wärmeunterschied von über 100° (—65 bis +36°). Wie kalt es im Winter über dem Südpol sein wird oder noch hübscher auf der „Eisscheide" auf 81° S in unserem Schwabenland-Sektor, ist noch nicht beobachtet worden, aber daß es wahrscheinlich hier kälter ist als irgendwo sonst auf der Erde, ist recht einleuchtend.

Für die Wärme auf dem Schiff sorgt Uhlig mit seinen Männern, für die Kälte in der Luft Regula und Lange.

Täglich wurde eine Wetterkarte auf Grund eigener Beobachtungen und derjenigen von deutschen Walfängern (telegraphische Übermittlung) gezeichnet. Mit Registrierinstrumenten wurden fortlaufend aufgezeichnet: Luftdruck, Temperatur, Feuchtigkeit, Niederschläge, Strahlenintensität, Windrichtung und Windgeschwindigkeit. Daneben wurden zahlreiche Höhenwindmessungen durchgeführt. Die durchschnittliche Höhe der Ballone betrug 6000 m, die größte 25200 m, die größte in der Polarzone 22500 m.

Das hat noch nichts mit den Radiosonden zu tun, die in das „Extra-Sonderressort" von Lange fallen. Punkt 10 Uhr „nicht nur, nicht nur zur Sommerzeit, nein, auch im Winter, wenn es schneit" läßt er den Ballon los, der an einem Draht den geheimnisvollen Sender trägt. Daß für die ganze Dauer des Aufstieges laufend die Daten für Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit gesendet werden, haben wir schon früher erwähnt.

Empfangsgerät ist nicht einfach der Kopfhörer oder Lautsprecher, sondern eine kleine mit Ruß geschwärzte Walze, auf der die aus dem Äther heranschwebenden Zeichen sich selbständig verewigen.

Irrtümer, die vielleicht durch falsches Abhören entstehen könnten, sind also ausgeschaltet. Vom 20. Dezember bis 7. April, d. h. an 106 Tagen, schickte Lange 184 Radiosonden in die mehr oder weniger blaue Luft, an den meisten Tagen also zwei Sonden, vor- und nachmittags. Innerhalb des Polarkreises gaben 36 Sondenaufstiege Aufschlüsse über die meteorologischen Verhältnisse der höchsten Luftschichten. Die durchschnittliche Gipfelhöhe betrug 18 km. Nur 14 Ballone stiegen nicht höher als 12 km, aber 39 kamen über 20 km. Der Höhenrekord betrug 28½ km.

Auf 6° südl. Breite wurde in der Stratosphäre die tiefste Temperatur mit —74,4° gemessen.

Mit dem Spezialfüllraum und einem Startschacht gelang es Lange, die Radiosonden noch bei Windstärken bis 19 msec mit bestem Erfolg aufsteigen zu lassen.

Zum täglichen meteorologischen Programm gehörten auch sogenannte Kimmtiefenmessungen, die Viereck durchführte. Darunter versteht man Messungen des Winkels vom Horizont links zum Horizont rechts. Theoretisch beträgt dieser Winkel 180°, aber durch alle möglichen Einflüsse von Luft und Wasser, höhere oder niedrigere Temperaturen, Staubgehalt usw. weicht der Winkel nach der einen oder anderen Seite etwas ab.

Den Staub direkt maß Gburek. Mit einem raffiniert kleinen Apparat, der gestattete, auf einer bestimmten Fläche jedes einzelne noch so winzige Staubkörnchen abzuzählen: ein, zwei, drei und vier!

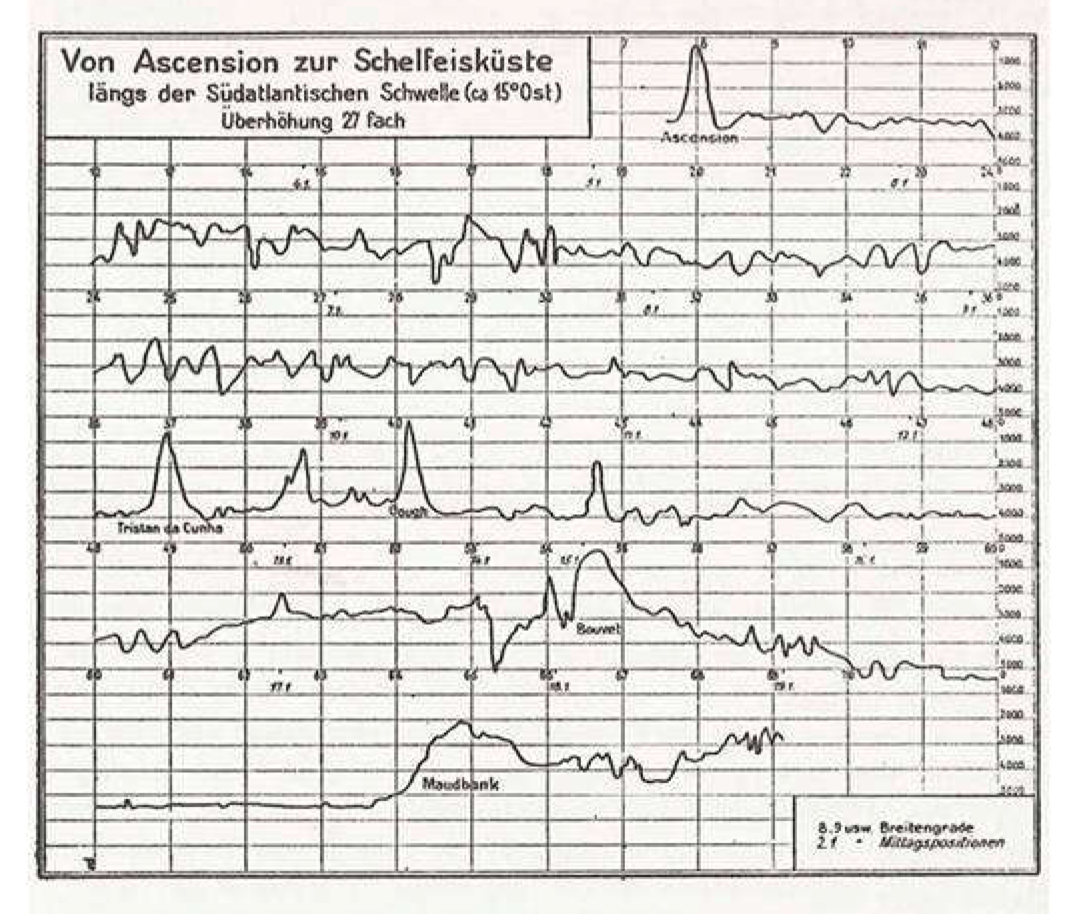
Das Ergebnis, daß über Wasser und Eis staubfreie Luft vorherrsche, während Winde, die aus den Wüstengegenden Afrikas stammten, in größeren Mengen Staub mit sich führten, ist zwar nicht verblüffend neu; interessant waren aber die exakten Zahlen — etwa 200mal mehr als über Wasser.

Hand in Hand mit dem Staubkörnchenzählen ging das Messen des sogenannten Trübungscharakters der Atmosphäre oder umgekehrt der

Intensität des Sonnenlichtes. Diese Beobachtungen unternahm gleichfalls Gburek. Den erdmagnetischen Bestimmungen von Gburek sind wir schon begegnet. Das war auf einer Eisscholle in der Nähe des Schelfeisrandes. Die ewig schwankende Scholle ließ keine exakten Beobachtungen zu. Dafür glückten ihm ein andermal auf einem größeren schwimmenden Eisfeld und auf dem Schelfeisrand selbst mehrere Messungen, so daß wir wenigstens von zwei Orten unseres Arbeitsgebietes die genauen Daten über die Abweichung der Magnetnadel besitzen.

Die ozeanographische Arbeit zerfiel in drei Teile, Echolotungen, Stationen, laufende Registrierungen.

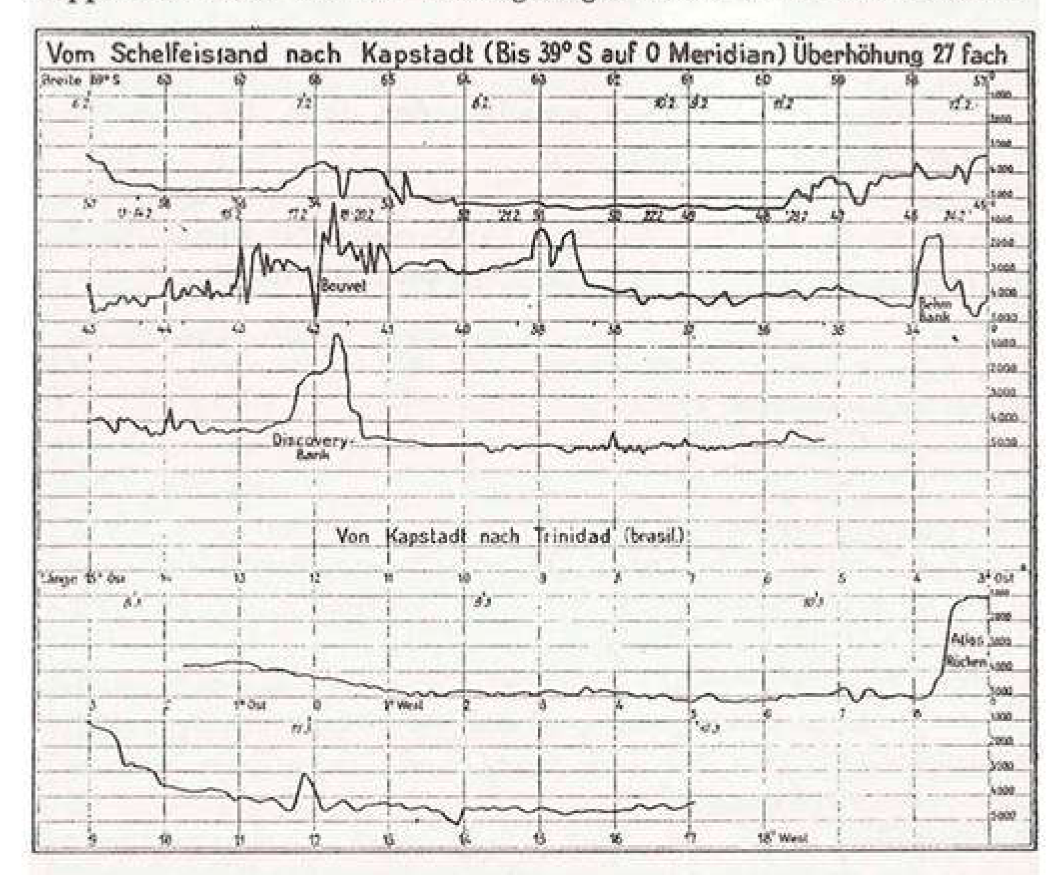
Die Echolotungen kennen wir schon. Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Profile des Meeresbodens von Ascension bis zum Eisrand, vom Eisrand bis Kapstadt und von Kapstadt bis Pernambuco.



Das erste Profil ist gleichzeitig das Längsprofil der südatlantischen Schwelle, die hiermit erstmalig der Länge nach systematisch abgetastet wurde. Bouvet ist der letzte Pfeiler des untermeerischen Höhenzuges, von ihm ab fahren wir südwärts über eine Rinne von über

5000 m Tiefe. Die Lotungen am Eisrand sind aus der Karte Seite 162 ersichtlich, die den Meeresboden mit eingezeichneten Höhenlinien zeigt.

Die Profile vom Eisrand bis Kapstadt und von dort bis Pernambuco verstehen sich von selbst. Interessant sind bei dem letzten Profil die beiden großen 5000-m-Tröge des tiefen Atlantik, die durch ein Gebirge doppelt so hoch wie das Riesengebirge, unsere schon oft erwähnte



atlantische Schwelle, getrennt sind. Die Länge dieser Schwelle beträgt allein von Ascension bis Bouvet etwa 50 Breitengrade, d. h. 5500 km. Wir haben in bisher kaum erforschten Meeresteilen die vorhandenen Tiefenzahlen vervollständigt und außerdem mehrere Bänke und Rücken entdeckt. Die Namen Behm-Bank nach dem Erfinder des Echolots und Atlas-Rücken nach der Herstellungsfirma unseres am meisten gebrauchten Lots sind nur Vorschläge, die endgültigen Benennungen stehen noch aus.

Von den Stationen einschließlich der „Rasenden Paula" haben wir genügend erfahren, wir kennen sie alle vom Eisrand bis Kapstadt. Mit den 10 Stationen am Schelfeis konnte Paulsen im ganzen 23 durchführen.

Zu den laufenden Arbeiten gehörten Messungen der Wassertemperatur an der Oberfläche und die Entnahmen von 337 Proben des Oberflächenwassers zur Bestimmung des Salzgehaltes.

Zum Schluß des wissenschaftlichen Abschnittes wollen wir noch die Arbeit Barkleys streifen. Außer der Pinguinbetreuung hatte er sich um jegliches Getier zu kümmern, was auf, über, neben und unter der „Schwabenland" angetroffen werden konnte. Selbst für meinen kleinen Holzpinguin vor dem Bullauge in meiner Kabine zeigte er lebhaftes Interesse. Nur die Mäuse, die scharenweise alle fetten Gründe des Schiffs aufsuchten, und die Kakerlaken „fleißige Lieschen", forderten nicht seinen Ehrgeiz heraus.

Ganz besonders hatten es ihm die Wale angetan. Auf der Walkocherei „Jan Wellem" ist er schon ein Jahr vorher als Biologe mit ins Südliche Eismeer gefahren und hat Finn-, Pott- und Blauwale zerlegt wie andere Leute Kieler Sprotten. Dabei hat ihm übrigens Kraul geholfen, der seinerzeit den „Jan Wellem" befehligte.

Die wenigen Walfische, die wir diesmal zu Gesicht bekamen, wurden selbstverständlich genau registriert. Wichtiger als die Wale war uns aber die Nahrung des Walfisches, die größtenteils aus dem sogenannten Krill besteht. Das sind kleine Krebse etwa von der Größe unserer Krabben. Man hat sie Walkrebschen getauft. Sie sehen rot aus, kommen in solchen Mengen im Eismeer vor, daß ein Wal von 30 m Länge sein reichliches Mittagessen findet.

Selbstverständlich interessiert jetzt die Frage, wovon nun das Walkrebschen lebt. Seine Nahrung scheint (nach N. Peters) vorwiegend aus kleinen grünen Kieselalgen zu bestehen, die sich im Sommer in ungeheurer Fülle entwickeln und dem Meerwasser die grünliche Farbe geben.

Einer frißt immer den anderen! Meistens die größeren den kleineren. Die Kieselalge ist das zarteste Lebewesen. Sie ist kaum für sich selber da. Sie existiert nur, um gefressen zu werden. Sie wird von vielen Tierchen gefressen. Mit besonderer Lust von unserem Walkrebschen, dessen Magen grün ist vor lauter Kieselalgen.

Auch das Walkrebschen ist noch immer klein und zart, darum hat es viele Feinde. So stellen ihm Fische aller Größen, Tintenfische, Pinguine, andere Vögel und Robben nach. Eine Robbe hat von ihrem Lieblingsfrühstück geradezu den Namen Krabbenfresser erhalten. Am tollsten räumt der Wal unter den Krebschen auf. So ein Blau- oder Finnwal fährt mit großer Geschwindigkeit, auf der Seite liegend, in einen Krillhaufen hinein, das Maul wie ein Scheunentor weit auf.

Zum Schluß noch ein Wort über unsere Bilder:

Von den 82 Männern auf der „Schwabenland" photographierten etwa die Hälfte. Die andere Hälfte sah zu, denn es war oft ein Vergnügen, die erste Hälfte photographieren zu sehen. Alle möglichen Apparate kamen dabei zum Vorschein. Dem „Zug der Zeit" folgend herrschten Kleinbildkameras vor, Contax, Kine-Exakta, Leica. Mit ihnen kann man Farbbilder nach dem neuen rasterlosen Verfahren aufnehmen. Selbst Fernsichten lassen sich auf den gestochen scharfen Photos auswerten, und wo es nötig war, holten Teleobjektive das Allerfernste dicht ans Auge. So gebrauchte ich für die Kine-Exakta häufig ein 18-cm-Objektiv, aber mein besonderer Stolz war ein 30-cm-Teleobjektiv für die Contax. An diesem Riesenfernrohr hängt die eigentliche Kamera nur noch ganz klein und wie verloren so hinten dran.

Aber auch Großbilder-Apparate waren vorhanden. Dazu gehörten neben der 6×9 Makina und Flugzeughandkameras vor allem die beiden Zeiß-Reihenbildner, die von Bundermann und Sauter betreut wurden. 11600 Luftbilder im Format von 18×18 cm brachten wir aus Neu-Schwabenland nach Hause, d. h. aus diesen Bildern entstand überhaupt erst „Neu-Schwabenland". Die Filme steckten während der Heimreise in eisernen Kästen, und diese wanderten sofort nach der Ankunft in Hamburg zur Hansa-Luftbild G. m. b. H., Berlin. Mit den modernsten meßtechnischen Methoden wurde jetzt den 11600 Aufnahmen zu Leibe gegangen.

Wir haben noch nicht die wichtigsten Apparate auf dem Schiff aufgezählt, denn wir haben die „Kanone" vergessen!

Die Kanone war ein Monstrum, ein Eisenrohr von etwa 1 m Länge und 30 cm Durchmesser. Vorn ein geradezu ungeheuerliches Objektiv von 30 cm Durchmesser, hinten ein kleiner Holzkasten mit photographischer Platte und Verschluß. Lebendgewicht etwa 1½ Zentner.

Das ganze eine wunderbare Kamera mit 80 cm Brennweite! Ich war beglückt, als ich sie zuerst sah. Im Gebrauch hat sie dann später leider nicht so gut gearbeitet, weil der Verschluß einfach zu alt war. Gedacht war sie als Fernkamera, um z. B. sehr weitliegende Eisberge, Schelfeisränder usw. zu photographieren. Aber solche Aufnahmen habe ich dann im Ernstfall mit kleiner Kamera und Teleobjektiven durchgeführt. —

Am 25. März 16 Uhr überschreiten wir den Äquator. Jetzt sind wir also wieder auf unserer Nordhalbkugel!

29. März. Es wird merklich kühler. Den Pinguinen wird das Sonnensegel weggenommen. Die Kapverden sind in Sicht.

Kapitän Ritscher heftet mit Reißnägeln ein Schriftstück ans Schwarze Brett:

Kameraden!

Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 ist zu Ende. Eine treue Arbeitsgemeinschaft, die sich in vier Monaten gemeinsamen Erlebens herausgebildet hat, wird dadurch gelöst. Aber so lange sie bestand, hat sie sich in guten und in schlechten Tagen bewährt. Das zeigen die Erfolge der Unternehmung, die Eure Erfolge sind und nur errungen werden konnten dadurch, daß einer für den anderen einstand und alle am gleichen Strang gezogen haben.

Als Leiter dieser treuen Arbeitsgemeinschaft ist es mir eine große Freude, Euch allen, den Fliegern und ihren Mitarbeitern, den Wissenschaftlern und den Seeleuten des Deck- und Maschinendienstes, für Eure freudige Mitarbeit herzlich zu danken, und ich möchte den Wunsch aussprechen, daß jeder von Euch allen an die nun beendete Reise immer gern und mit Stolz zurückdenken möge.

Für Eure künftige Tätigkeit und Euer Wohlergehen spreche ich Euch meine besten Wünsche aus! Der Expeditionsleiter.

11. April. Cuxhaven. Ein paar Angehörige, die es durchaus nicht abwarten können, stehen am Pier und winken mit den Taschentüchern.

12. April. Mit dem Frühzug aus Hamburg treffen die Gäste ein. Feierliche Begrüßung. Viele von der Probefahrt her bekannte Gesichter. Staatsrat Wohlthat, der Betreuer der Expedition, gleichzeitig in Vertretung des Generalfeldmarschalls Göring, Professor Mentzel, Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft in Vertretung des Kultusministers Rust, Konter-Admiral Dr. Conrad für das Oberkommando der Kriegsmarine, Admiral Dr. Spieß, der Präsident der Deutschen Seewarte, Herren aus dem Auswärtigen Amt, dem Finanzministerium, Vertreter von Ministerien, Behörden, wissenschaftlichen Instituten.

Die Herren fahren von Cuxhaven nach Hamburg mit.

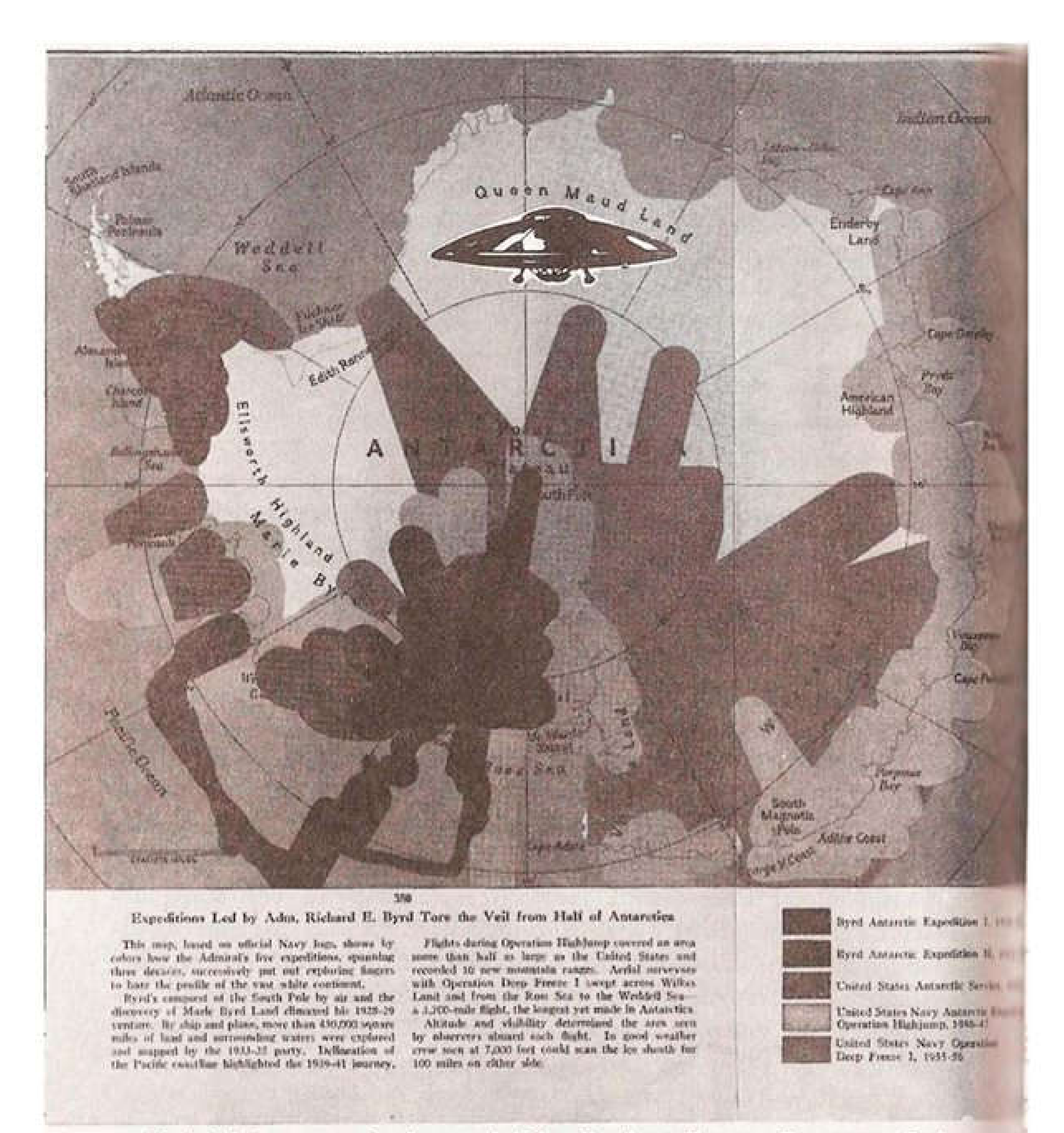
Fest-Labskaus-Essen im Gemeinschaftsraum. Bericht des Expeditions-Leiters über die vorläufigen Ergebnisse — Führung durch das Schiff.

Abends kommen wir in Hamburg an. SA. ist aufmarschiert. Musik.

Begrüßung im Rathaus.

Festessen im Hotel „Vier Jahreszeiten".

Am nächsten Morgen ein Begrüßungstelegramm des Führers, in dem er allen Teilnehmern „herzliche Glückwünsche zu der erfolgreichen Durchführung der der Expedition übertragenen Aufgaben" ausspricht.



350

Expeditions Led by Adm. Richard E. Byrd Tore the Veil from Half of Antarctica

This map, based on official Navy logs, shows by colors how the Admiral's five expeditions, spanning three decades, successively put out exploring fingers to bare the profile of the vast white continent.

Byrd's conquest of the South Pole by air and the discovery of Marie Byrd Land climaxed his 1928-29 venture. By ship and plane, more than 450,000 square miles of land and surrounding waters were explored and mapped by the 1933-35 party. Delineation of the Pacific coastline highlighted the 1939-41 journey.

Flights during Operation Highjump covered an area more than half as large as the United States and recorded 10 new mountain ranges. Aerial surveyors with Operation Deep Freeze I swept across Wilkes Land and from the Ross Sea to the Weddell Sea—a 1,200-mile flight, the longest yet made in Antarctica.

Altitude and visibility determined the area seen by observers aboard each flight. In good weather crew men at 7,000 feet could scan the ice sheets for 100 miles on either side.

Byrd Antarctic Expedition I

Byrd Antarctic Expedition II

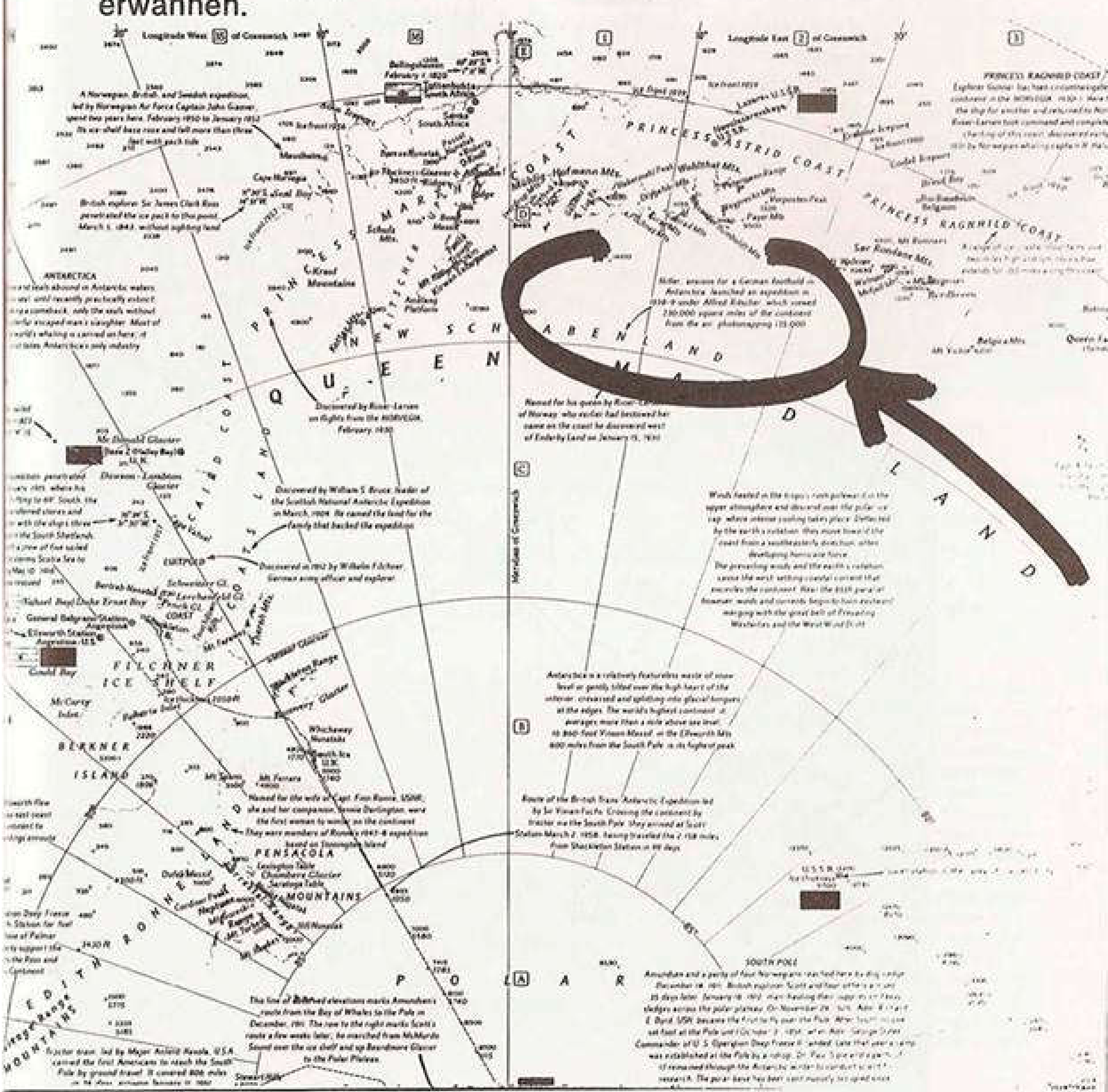
United States Antarctic Service

United States Navy Antarctic ... Operation Highjump, 1946-47

United States Navy Operation Deep Freeze I, 1955-56

Es ist interressant wie vorsichtig die Amerikaner die ganze Antarktik überflogen haben, mit der Ausnahme der deutschen Gebiete. Man beachte besonders den hellgrauen Teil von der 1946-47 hastig ins Leben gerufenen "Operation Highjump". Eine Gegend halb so groß wie die U.S.A. wurde aus der Luft photographiert.

Fernerhin erwähnte auch das in über drei Millionen Auflage erscheinende amerikanische Erdkunde-Journal, "National Geographic Magazine", in Artikeln und Landkarten, immer wieder klar und deutlich die Ansprüche Deutschlands, die durch die Ritscherexpedition erworben wurden. Besonders Landkarte vom National Geographic Magazine, Sept. 1957, Vol. CXII, Nr. 3 und Landkarte vom National Geographic Atlas, Feb. 1963, Plate 65 sind dazu zu erwähnen.



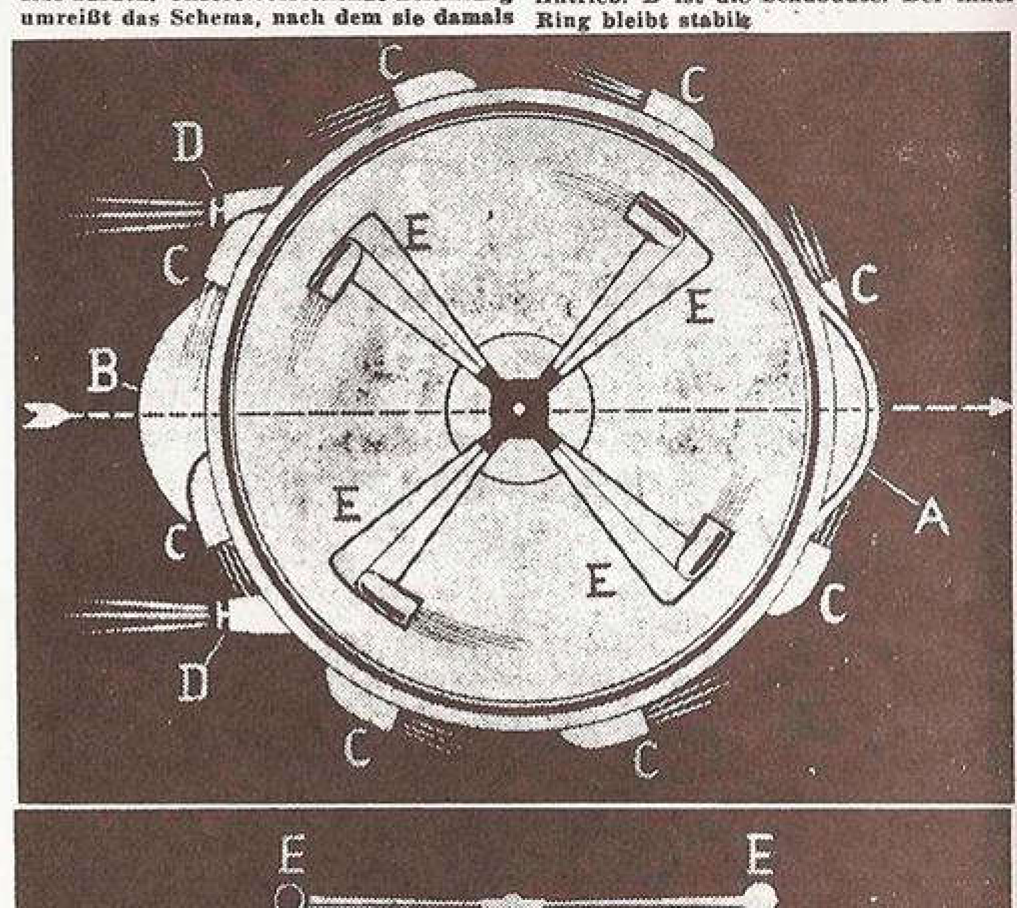
Die offizielle Publikation des U.S. Department of the Interior, Office of Geography, Antarctica Second Edition, OFFICIAL NAME DECISIONS GAZETEER No. 14 vom August 1966 erwähnt auf Seite 107 daß "Neuschwabenland" auf 72.30.S 1.00.E Grad liegt.

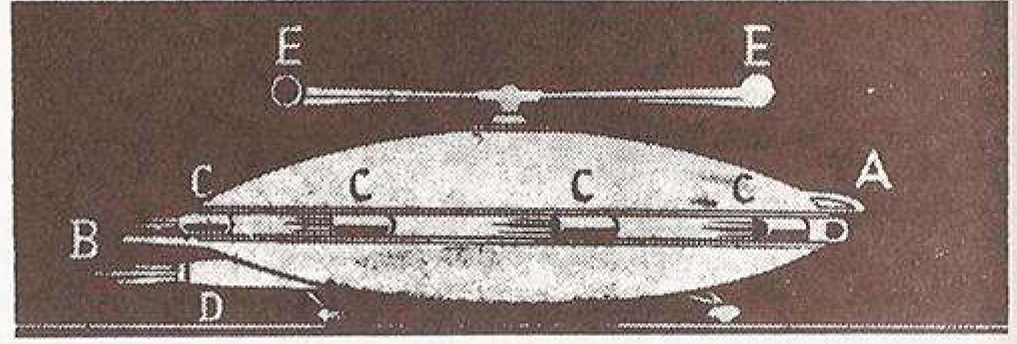
NEUES EUROPA
June 15, '55

Ein Phantom wird Wirklichkeit

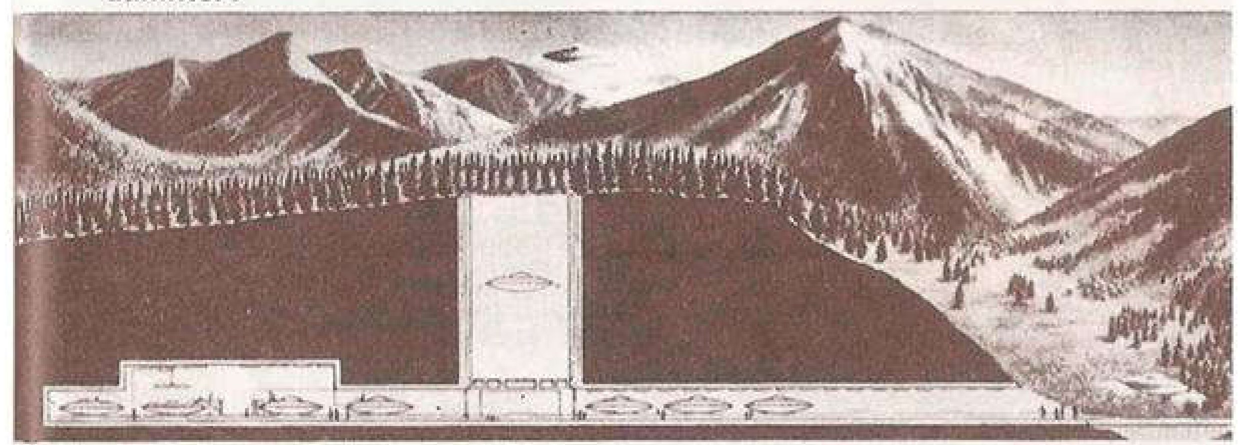
Das Schema deutscher »Fliegender Scheiben« aus dem Jahre 1928

Die Idee, «Fliegende Scheiben» zu bauen, stammt aus Europa, deutlicher gesagt aus Deutschland. Sie geht bis ins Jahr 1928 zurück. Unsere vorstehende Zeichnung umreißt das Schema, nach dem sie damals entworfen wurden. Inzwischen haben die Pläne ihre volle Reife gefunden. Sie befinden sich in den Händen eines der einst führenden Flugzeugindustriellen. Das Prinzip aus dem Jahre 1928 zeigt deutlich die Raketen (Düsen) -c-, welche der Scheibe die rotierende Bewegung geben. A ist die Steuerungskabine, B die Höhensteuerung. E sind die verstellbaren Helikopterflügel mit Raketen (Düsen)-Antrieb. D ist die Schubdüse. Der innere Ring bleibt stabil.

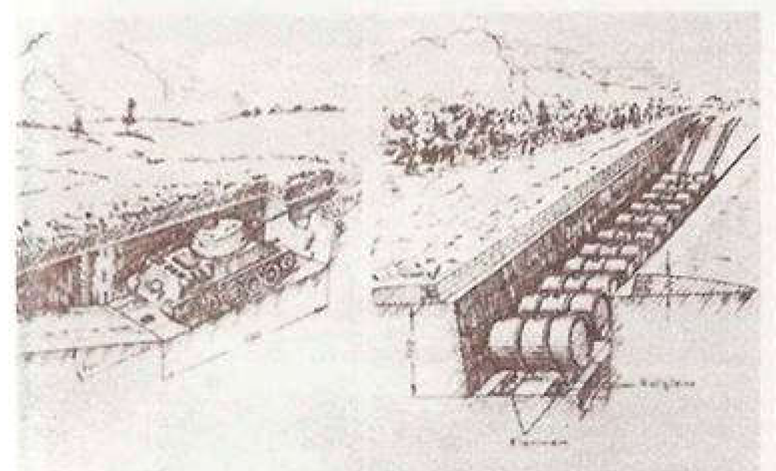




Ist es so abwegig zu denken, daß deutsche Wissenschaftler diese U.F.O-Arbeit in der Sicherheit Südamerikas oder Antarktik nach dem Kriege weiterführten? Nur die Zukunft kann das Rätsel lösen. Für über dreissig Jahre wurden immer wieder fliegende Untertassen gesichtet; die freiere englischsprachige Presse berichtet darüber laufend. Alle in diesem Teil beschriebenen unbekannten Flugobjekte sehen aus wie die deutschen Flugkreisel, sie manövrieren wie die Deutschen und fliegen in Formationen wie die Deutschen. Wer steckt also wohl dahinter?



Die Deutschen Fliegenden Untertassen starteten von unterirdischen Tunnels oder natürlich geformten Höhlen entweder senkrecht aus einem Schacht, der mit einer überwachsenen Drehscheibe versehen war, oder aber waagerecht aus einer Berg- oder Hangöffnung, die Praktisch unauffindbar war, weil auch dort die Tore der Eingänge gut getarnt werden konnten.
In der unbesiedelten, verschneiten Antarktik ist das überhaupt kein Problem für versierte Tarner.



Das Flugplatzproblem erübrigt sich zum großen Teil bei den neuen Maschinen, denn die kostspielige Landebahn wird bei senkrecht startenden Maschinen überflüssig. Die jetzt bekannten Düsenbomber benötigen zum einwandfreien Start eine 2 Kilometer lange Betonrollbahn. Im Ernstfalle würden also einige Volltreffer auf die Startbahn genügen, um die schweren Maschinen kampfunfähig zu machen. Für die „Fliegenden Untertassen" werden unterirdische Hallen geplant, die nur durch einen senkrechten Schacht mit der Erdoberfläche verbunden sind und auf diese Weise ein unauffälliges Starten und Landen ermöglichen. Die neuen Flugobjekte sollen nicht mehr an „Flughäfen" gebunden sein

Tarnung ist Alles. So einfach ist das Tarnen heute in der Erde geworden, wieviel einfacher ist es im Schnee, wo mit einer Schneefräse in kürzester Zeit ganze Höhlen herausgefräst werden können. Selbst Satelliten können diese Tunnels im ewigen Eis nicht feststellen.

Die deutschen Wissenschaftler im Dritten Reich arbeiteten fieberhaft an der neuen Wunderwaffe. Hier ein Bericht des deutschen Ingenieurs G. Sautier. Er spricht Bände und bestätigt meine ganzen Nachforschungen.

Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER

Des Rätsels Lösung: Luftwaffe plante Scheiben-Flugzeuge. Unser technischer Mitarbeiter Dipl.-Ing. G. Sautier beschreibt ihre Konstruktionen

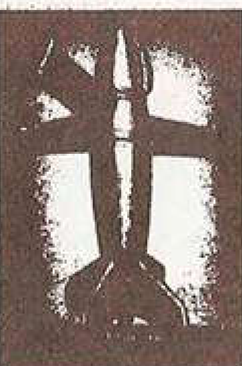
Von den Sportgeräten ‚Diskus' und ‚Bumerang' ist bekannt, daß sie sich infolge ihrer schnellen Umdrehung um die eigene Achse rasch vorwärts bewegen und urplötzlich aufsteigen, je nachdem welchen Impuls man diesen Geräten aufdrückt. Der Diskus mit seinen idealen Flugeigenschaften gibt das Vorbild für ‚Fliegende Teller' ab. Es nimmt Wunder, daß diese ideale Form des Flugkörpers nicht schon früher in der Luftfahrt Verwendung fand.

Die flugtechnische Forschung hat zunächst zwei Typen von Flugzeugen entwickelt: das Raketen-Flugzeug mit seiner Überschallgeschwindigkeit und den Hubschrauber für Langsam- und Schwebeflug. Das technische Ideal ist das Flugzeug, das Schwebe- und Schnellflug vereint. Ist es deshalb verwunderlich, wenn sich Technik und Wissenschaft mit diesem Problem befassen und schließlich über das Nurflügel-Flugzeug zu vollkommen neuen Formen gekommen sind?

Am Nurflügel-Flugzeug wird seit Jahren gearbeitet. Namhafte, besonders deutsche Wissenschaftler, leisteten hier Hervorragendes. Sie schufen die Grundlagen, von denen Amerika heute ausgeht. Bereits 1910 ließ sich Prof. Hugo Junkers sein erstes Nurflügel-Flugzeug unter DRP 253 788 gesetzlich schützen. Auch andere: Hirth, Klein, Maybach und Dornier haben sich mit diesem Problem befaßt.

1938 wurden dem deutschen Luftfahrtministerium Pläne eines neuen Nurflügel-Flugzeuges vorgelegt. Statt der Flügel hatte es eine runde Scheibe als Tragfläche. In deren Mitte befand sich ein zigarren- oder eiförmiger Rumpf. Rings um die Scheibe lagerte ein drehbarer, scheibenförmiger Ring mit schwenkbaren Lamellen, auf den mehrere Verbrennungsmotoren mit je einem Propeller montiert waren. Wurden die Propeller angetrieben, so drehte sich der Scheibenring um die Scheibentragfläche und somit um den Rumpf. Durch Schrägstellen der Lamellen hob sich das Flugzeug bei entsprechend rascher Umdrehungszahl des Propellerringes langsam. Dieses neuartige Flugzeug war nichts anderes als ein Hubschrauber. Seine Konstruktion war zu kompliziert. Es wurde nicht gebaut.

Mitte 1941 legte Prof. Tank, der Konstrukteur der Focke-Wulff 190, einem Fachkreis seine Pläne über einen neuartigen Raketenhubschrauber vor, dessen Tragflächen als Propeller wirkten. Um die Längsachse eines senkrecht stehenden Rumpfes rotieren zwei bis drei Flügelstummel. An ihren Enden tragen sie Strahltriebwerke. Diese um ihre Längsachse verstellbaren Flügelstummel sind nichts weiter als die Blätter eines überdimensionierten Propellers. Treten die Staudruckdüsen in Tätigkeit, dann rotieren die Flügelstummel. Je nach ihrer Umdrehungszahl und Stellung steigt das Flugzeug wie ein Hubschrauber senkrecht hoch. Die Kurssteuerung erfolgt durch ein Leitwerk. Das Flugzeug setzt sich bei der senkrechten Landung auf seine Schwanzflossen. — Unabhängig von Prof. Tank befaßte sich während des letzten Weltkrieges Mr. Pullin, der spätere Direktor der Weir-Flugzeugwerke in England, ebenfalls mit dieser Konstruktion.

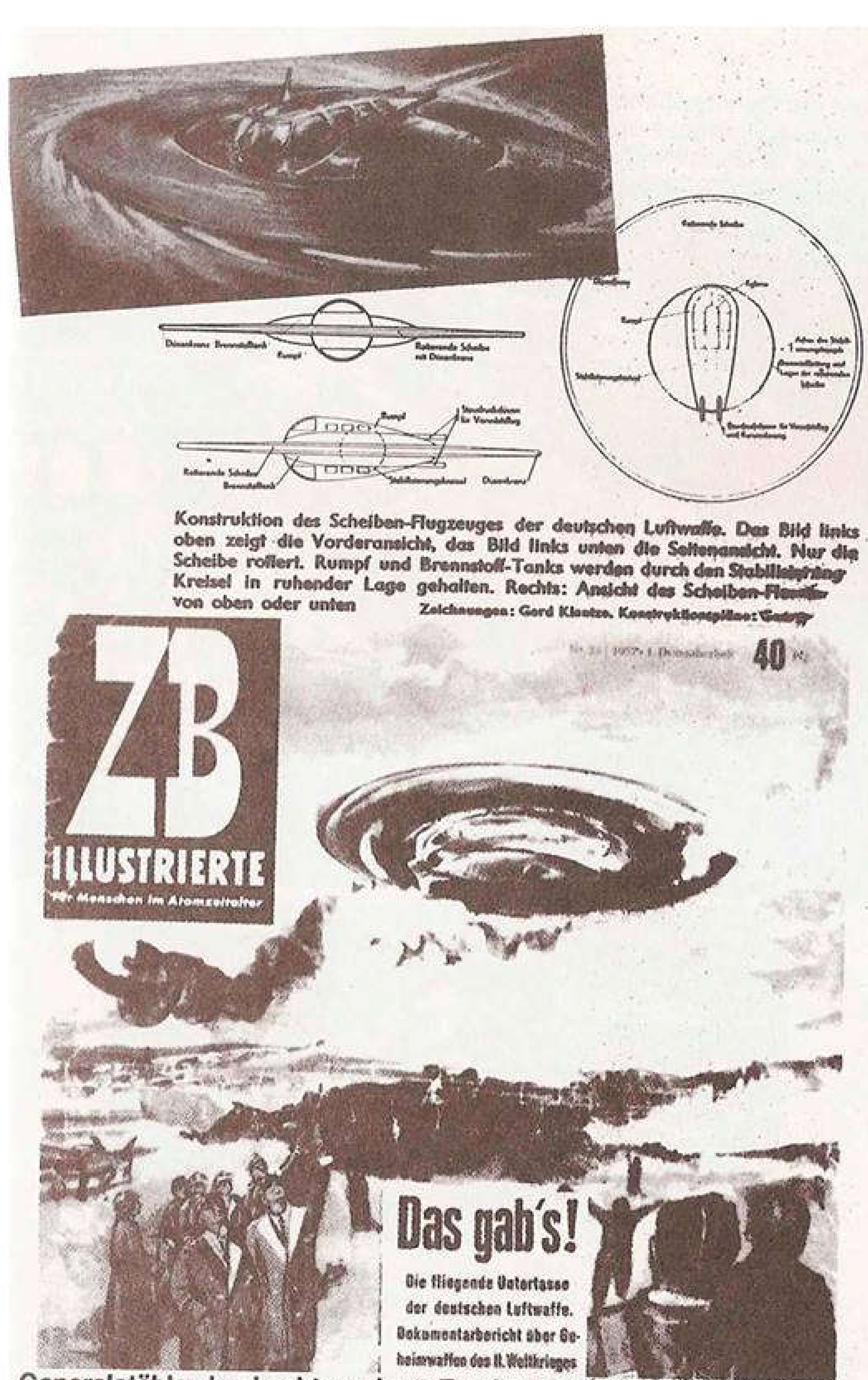


Der geplante Raketen-Hubschrauber von Prof. Tank. Ein Vorgänger der ›Fliegenden Teller‹



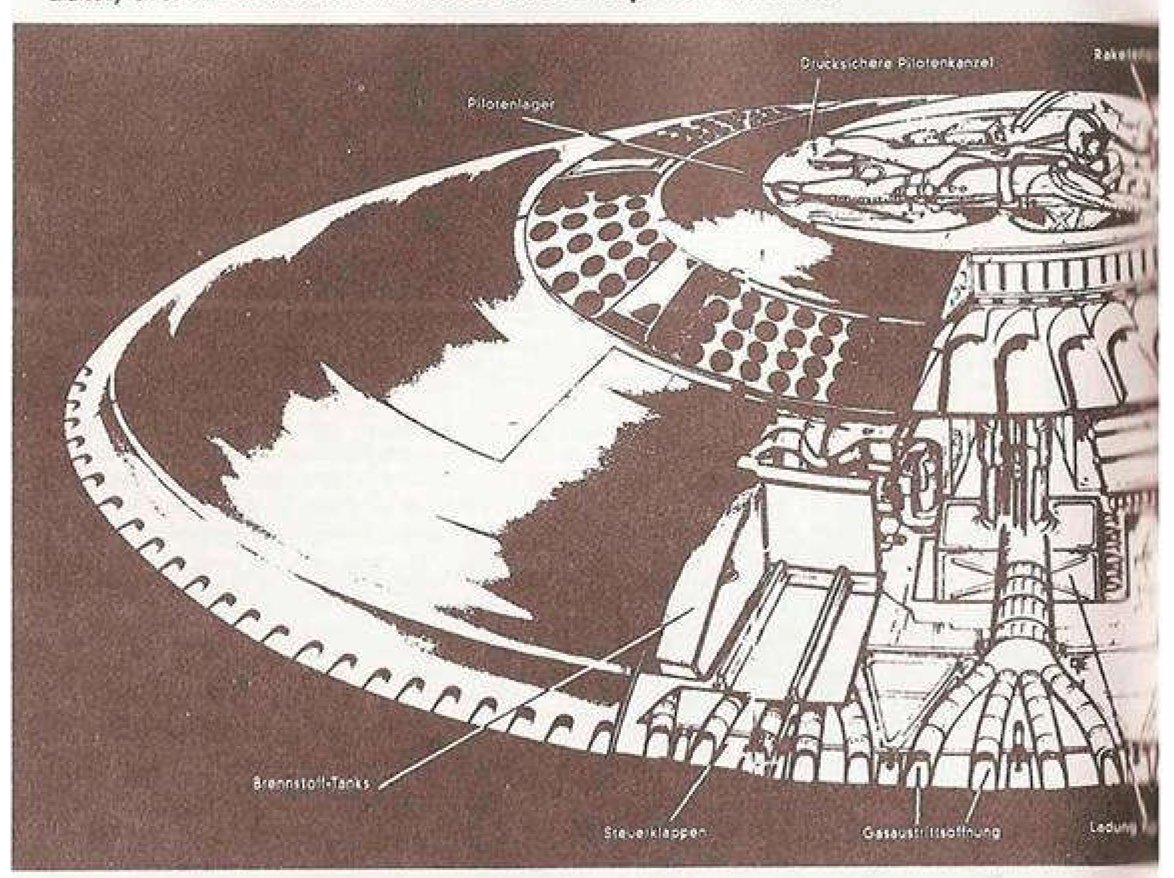
Als im Jahre 1942 die Raketenforschung zu einem gewissen Erfolg gekommen war und der Düsenjäger sich als Hochgeschwindigkeits-Flugzeug bewährt hatte, kam das deutsche Luftfahrtministerium wieder auf das Scheibenflugzeug zurück. Der Propellerring wurde durch einen Düsenring ersetzt. Im Schulungsdienst der Ersatzkompanie für Soldaten im Ingenieurdienst der Luftwaffe in Detmold lagen die Pläne des früheren Propeller-Scheiben-Flugzeuges als Studienmaterial aus.

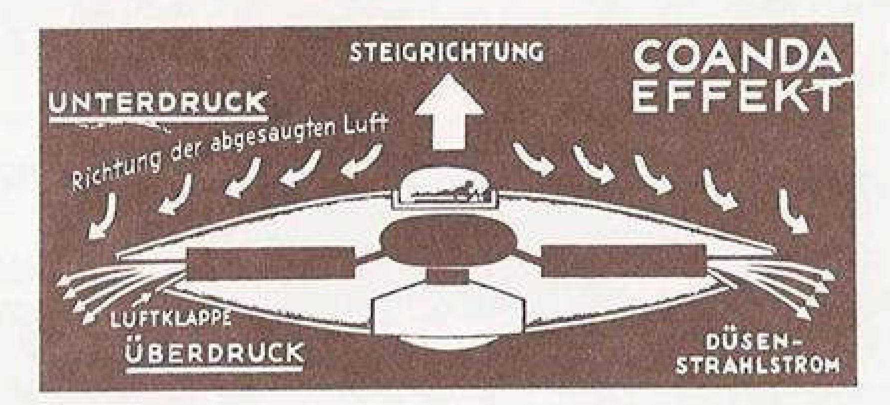
Der frühere Flugkapitän Ingenieur Rudolf Schriever, Bremerhaven, befaßte sich seit 1941 ebenfalls mit der Konstruktion eines Scheibenflugzeuges, des ‚Flugkreisels'.



Generalstäbler beobachten einen Testflug der neuen Wunderwaffen der Fliegender Untertassen. Die Z.B. Nr. 25, 1957, 1. Dezemberheft berichtete darüber; der Artikel wurde schnell unterdrückt.

Anbei die Detailzeichnungen und Querschnitte der deutschen U.F.O. Forschung, Seitenansicht der Fliegenden Teller, Scheiben, Diskusse usw., die in Deutschland im III. Reich erprobt wurden.

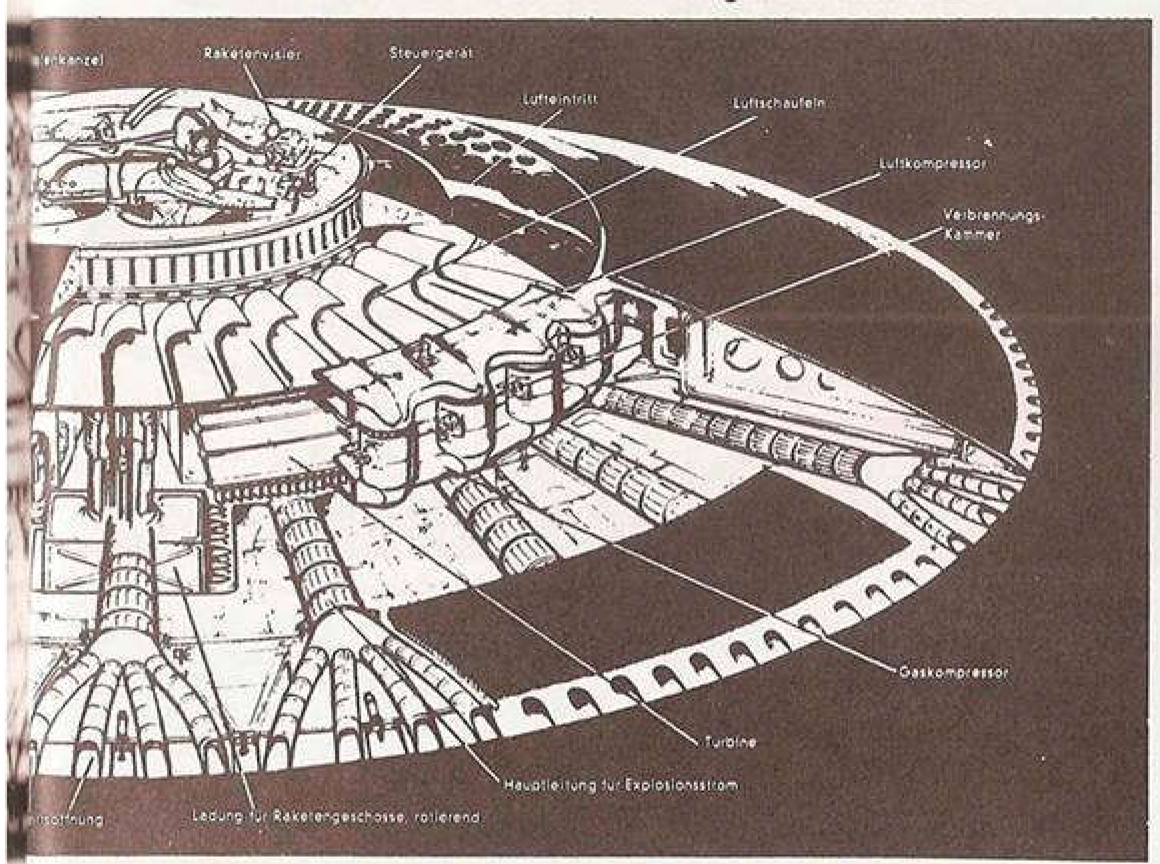


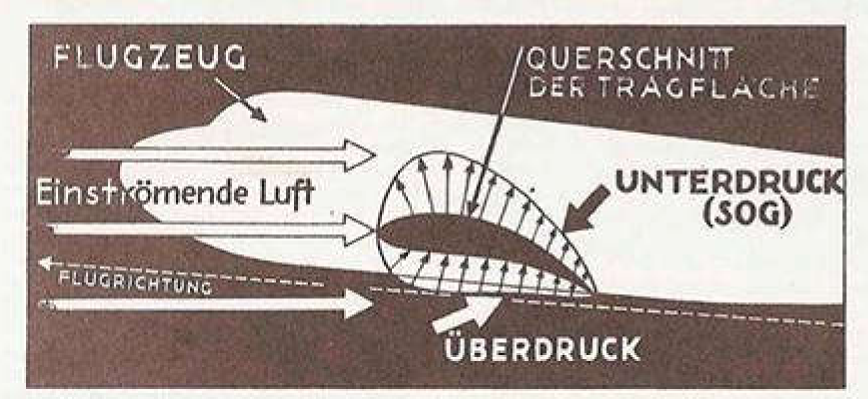


Der ›Coanda-Effekt‹ entsteht, wenn die Luftklappe des Strahlrohres nach unten geklappt wird. Der gekrümmt austretende Düsenstrahl saugt die Luft über der Untertasse ab. Der Teller steigt. Will der Pilot schnell nach unten, kippt er den Teller auf eine Kante und stellt die hinteren Düsen auf ›Schub‹

Wie eine fliegende Untertasse sich die Naturgesetze zu Nutzen macht.

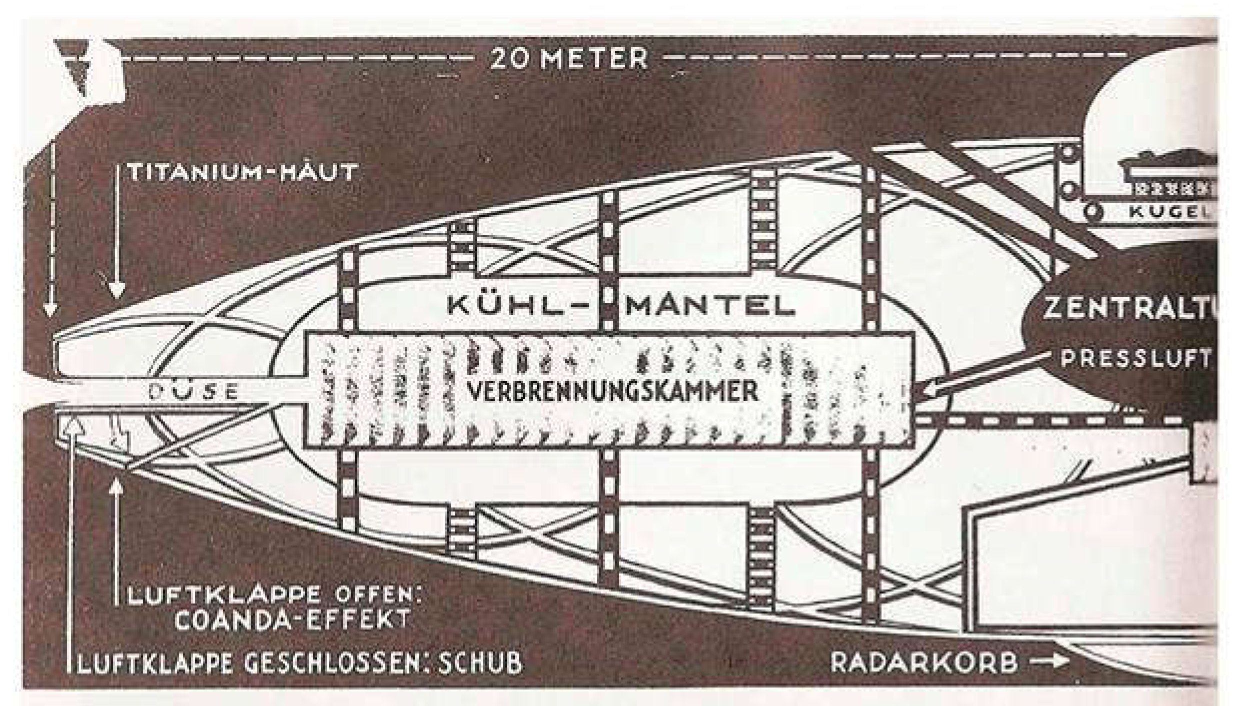
Innen-Teilansicht einer deutschen Fliegenden Untertasse.





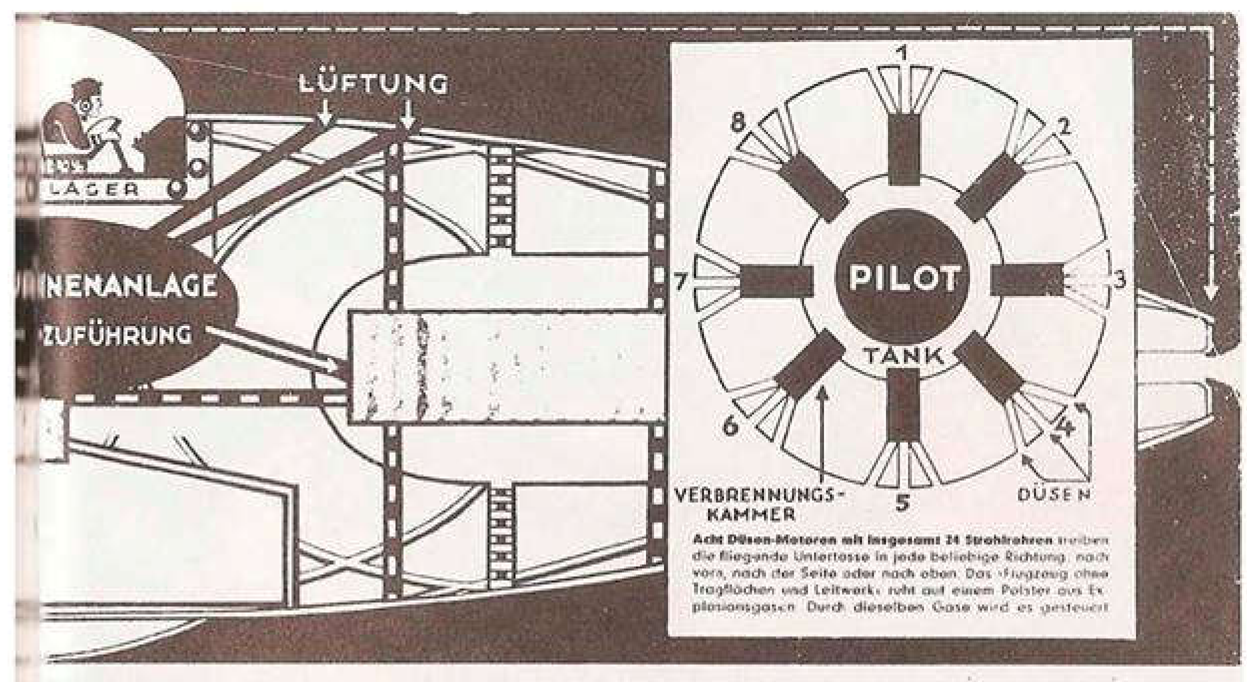
Auch beim normalen Flugzeug trägt eine Art Coanda-Effekt die Maschine. Einströmende Luft wird von der Tragfläche zerschnitten, bildet Überdruck unter und einen luftverdünnten Raum über der Tragfläche. In der Fachsprache der Flieger sagt man dazu: **»Die Maschine reitet auf einem Luftkissen«**

"Kristall" brachte 1956 einen interessanten Artikel, der auf dem Gerücht der deutschen UFO's in amerikanischer Hand, aufbaute.



So sieht die fliegende Untertasse im Querschnitt aus. Schematische Darstellung der wichtigsten Aggregate. Ob

Es gibt sie also doch, die „Fliegenden Untertassen", jene geheimnisvollen Flugobjekte, die schon seit Jahren wie ein Phantom über unsere Erde geistern, aber in Wirklichkeit noch von keinem Menschen aus der Nähe gesehen wurden. Ernstzunehmende Wissenschaftler und hohe Offiziere der amerikanischen Luftwaffe liegen schon monatelang in erbittertem Streit über die Frage: Kommen diese unbekannten Maschinen von einem anderen Stern? Jetzt trafen sich in den Vereinigten Staaten von Amerika die besten Flugingenieure, um diese Frage endlich zu klären. Das Ergebnis dieser Konferenz ist eine Sensation. Ohne ausdrückliche amtliche Bestätigung — aber auch ohne Dementi — wurde mitgeteilt, daß die kanadischen Flugzeugwerke A. V. Roe Ltd. bereits seit zwei Jahren an der Konstruktion von „Flying Saucers", sogenannten „Fliegenden Untertassen", arbeiten. Obwohl jeder dieser amerikanischen Flugingenieure auffällig bemüht war, diesen speziellen Fall nicht weiter anzuschneiden, waren sich die Spezialisten darüber einig, daß sicher bereits Versuchsmaschinen gestartet wurden, die mit ihren völlig neuen Flugeigenschaften bestimmt nicht mehr als normale Flugzeuge vom Laien identifiziert werden können. Daß auch die Engländer immer noch führend im Bau von neuen Flugmaschinen sind, beweisen die kompletten Konstruktionspläne des bekannten Flugzeugbauers Thomas Turner, nach denen schon eifrig an der Entwicklung einer Raketenscheibe gearbeitet wird. Das neue Objekt soll die Eigenschaften eines Düsenjägers und eines Hubschraubers miteinander verbinden. Die Luftwaffenexperten sind von Turners Entwurf begeistert, denn seine Untertasse würde eine Revolution der modernen Luftfahrt einleiten. Alle schwachen Punkte eines Flugzeuges, der labile Rumpf, die freitragenden Flügel und das hochempfindliche Leitwerk am Heck, sind verschwunden und haben einer massiven, formschönen Scheibe Platz gemacht, deren Außenkante mit einer Vielzahl von Düsenauspuffrohren gespickt ist. Die ganze Maschine soll nur durch den Auspuffrückstoß gesteuert werden. Der Pilot liegt in seiner Kanzel (Abbildung oben), denn in dieser Ruhestellung sind die außergewöhnlichen Flugeigenschaften dieser Scheibe besser zu ertragen. Während die Spezialisten sich noch in Lobeshymnen und geheimnisvollen Andeutungen über diese Maschine ergehen, melden sich schon wieder die Vertreter der alten Theorie und erklären, jene glühenden Scheiben, die in allen Teilen der Welt über den Himmel zogen, haben bestimmt mit Errungenschaften dieser Erde nichts zu tun. Es müßten Wesen eines anderen Sternes sein, denn kein Mensch wäre in der Lage, solche Geschwindigkeiten bei lebendigem Leibe zu ertragen. Wir glauben nicht an diesen Traum, zumal in den letzten Jahren des zweiten Weltkrieges auch deutsche Konstrukteure schon fieberhaft an der Herstellung dieser einmaligen Flugobjekte gearbeitet haben sollen. Vielleicht haben ihre Erfahrungen zur Entwicklung der amerikanischen und britischen Projekte beigetragen. Dann wären die „Fliegenden Untertassen" kein Märchen mehr, sondern irdische Wirklichkeit.



Acht Düsen-Motoren mit insgesamt 24 Strahlrohren treiben die fliegende Untertasse in jede beliebige Richtung, nach vorn, nach der Seite oder nach oben. Das »Flugzeug ohne Tragflächen und Leitwerk« ruht auf einem Polster aus Explosionsgasen. Durch dieselben Gase wird es gesteuert

...e schwenkbare Plexiglas-Kanzel mit dem Piloten auf seinem gepolsterten Konturbett Zeichnungen: Walter Dreesen

Diese Zeichnung offenbart das Schema «Fliegender Teller», wie sie in K a n a d a gebaut werden. Das obere Bild stellt die Vorderansicht dar, das mittlere die Sicht von oben und das untere die Rückansicht.

kanadischer »Fliegender Teller«


ERFINDUNGEN

Kristall

ICH FLOG ALS ERSTER

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

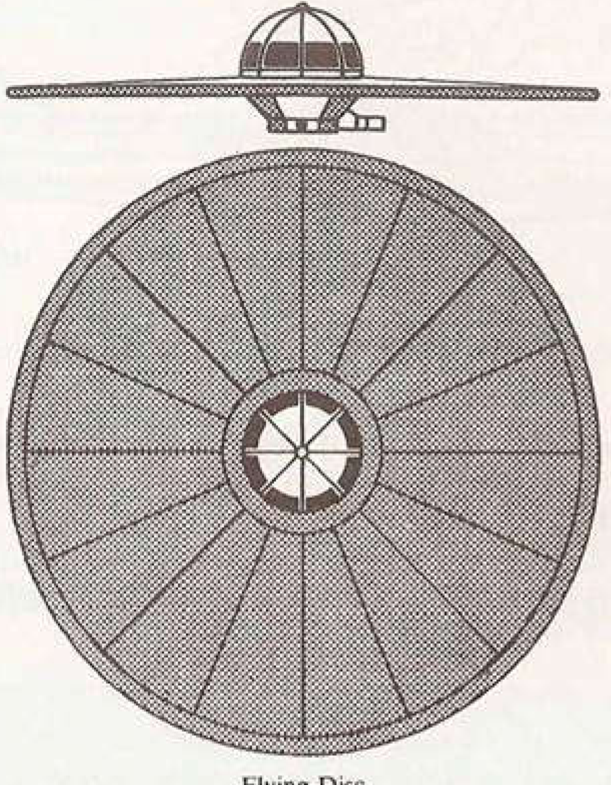
So flog Whiskers. Bei einem Testflug über der Küste entdeckte der Pilot der ersten fliegenden Untertasse eine Halb-Flottille von Torpedobooten (1). Bei (2) drückte er die Maschine stark, flog (3) einige Schleifen dicht über dem Wasser, stieg dann mit weit über doppelter Schallgeschwindigkeit (Mach) auf (4), wo seine Maschine eine der berühmten jähen Wendungen machte. Nach einigen Manövern (5) flog er mit ruckartigen Kursänderungen bei (6) zum Testgelände zurück

Ich flog als erster eine Untertasse

Kein Märchen! Keine Erzählung! Dieser Bericht des Testpiloten entspricht in allen Einzelheiten der Wirklichkeit. Nur die Orts- und Eigennamen wurden aus Gründen der Geheimhaltung verändert

Die größte Sensation des Jahres!

Eine fliegende Untertasse manövriert zum Angriff. Gerade diese phantastische Flugfähigkeiten waren es, die die Alliierten 1944-45 in Panik versetzten. Sie hatten den deutschen fliegenden Scheiben nichts entgegenzusetzen.

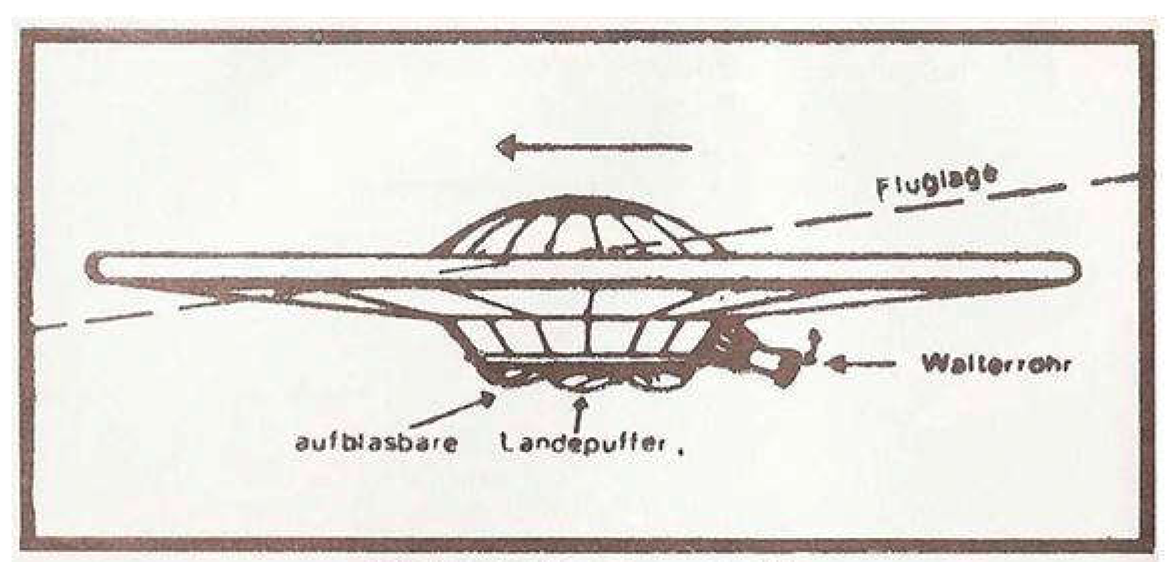


Flying Disc

Die fliegende Scheibe

..deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen »Fliegenden Untertassen« getan und solche an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben. Nach bestätigten Angaben von Fachleuten und Mitarbeitern wurden die ersten Projekte, »Fliegende Scheiben« genannt, im Jahre 1941 begonnen. Die Pläne für diese Geräte stammen von den deutschen Experten SCHRIEVER, HABERMOHL, MIETHE und dem Italiener BELLONZO. Habermohl und Schriever wählten einen breitflächigen Ring, der sich um eine feststehende, kuppelförmige Führerkanzel drehte und der aus verstellbaren Flügelscheiben bestand, die in eine entsprechende Stellung gestellt werden konnten, je nachdem, ob sie zum Start oder zum Horizontalflug benötigt wurden. Miethe entwickelte eine diskusähnliche Scheibe von 42 m Durchmesser, in die verstellbare Düsen eingesetzt waren. Schriever und Habermohl, die in Prag gearbeitet haben, starteten am 14. Februar 1945 mit der ersten »Fliegenden Scheibe«, erreichten in drei Minuten eine Höhe von 12 400 m und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von 2000 km in der Stunde(!). Man wollte auf Geschwindigkeiten von 4000 Stundenkilometer kommen.

Umfangreiche Vorversuche und Forschungsarbeiten waren notwendig, bevor an die Fertigung herangegangen werden konnte. Wegen der hohen Geschwindigkeit und den außerordentlichen Wärmebeanspruchungen mußten besonders geeignete Materialien gefunden werden, die der Hitzeeinwirkung standhielten. Die Entwicklung, die Millionen gekostet hat, stand bei Kriegsende dicht vor ihrem Abschluß. aus „Deutsche Wunderwaffen"



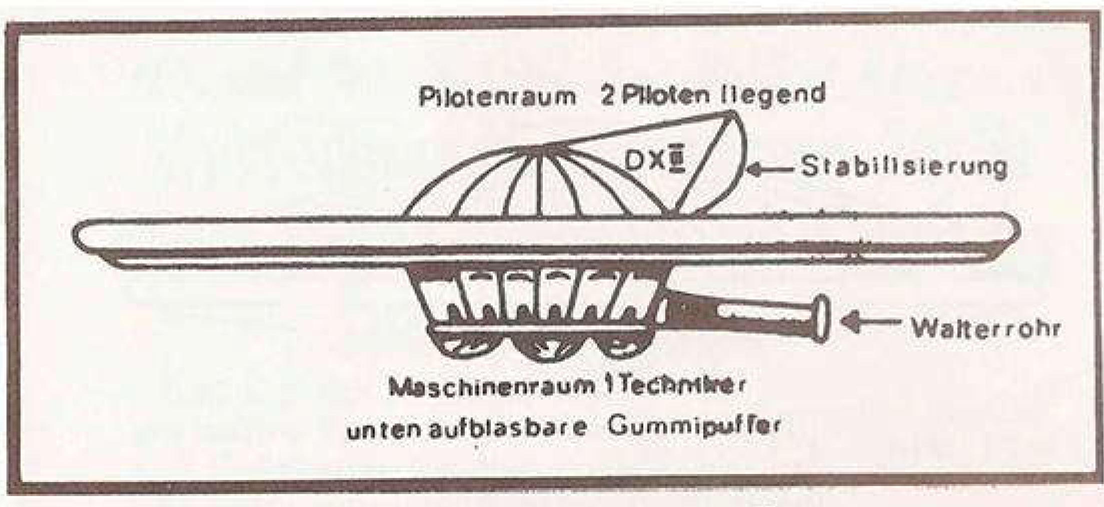
Ingenieurszeichnungen — Prototypen.

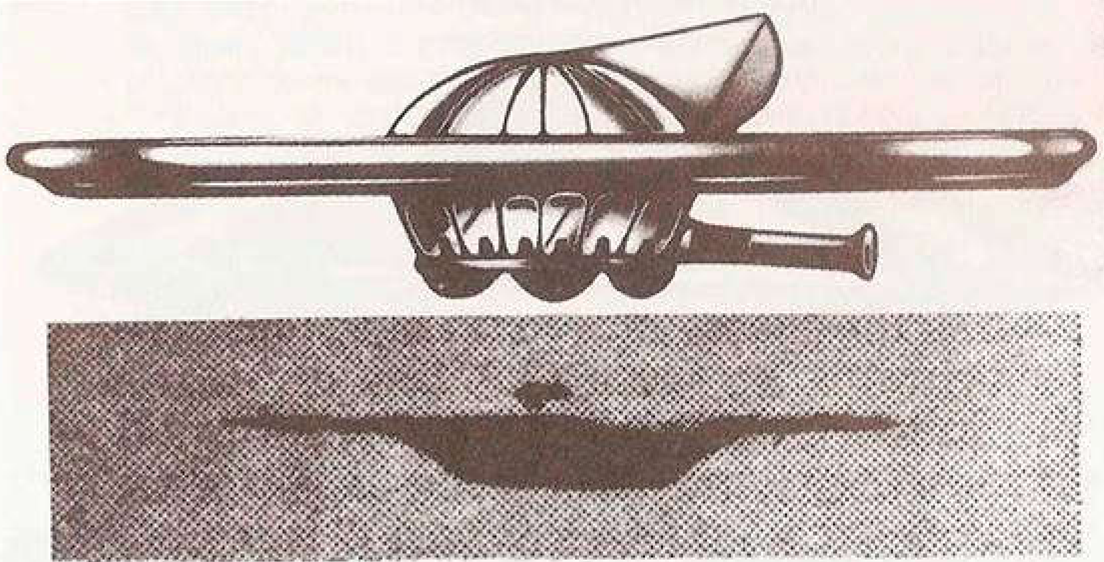


Deutsche Geheimwaffe Fliegende Untertassen.

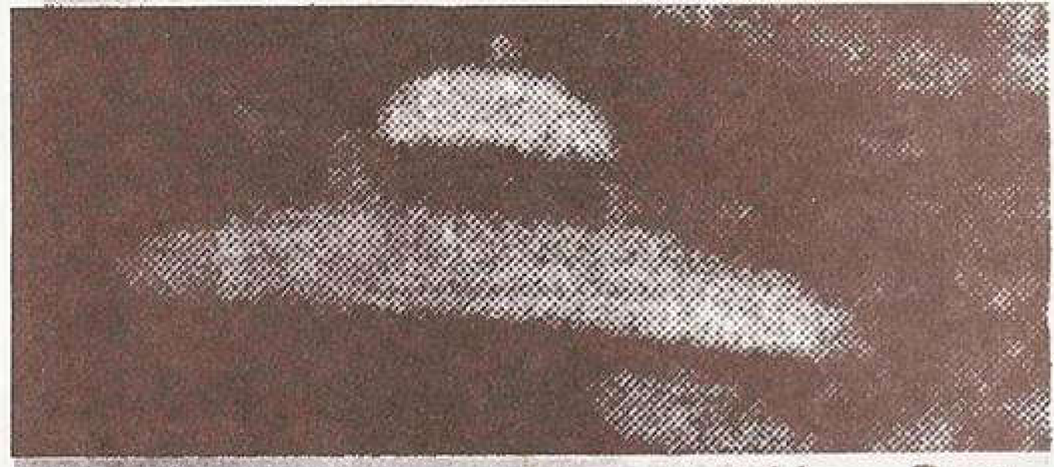


Deutscher, unterirdischer U.F.O. Kontrollbunker, auf das allermodernste ausgerüstet, schon damals!



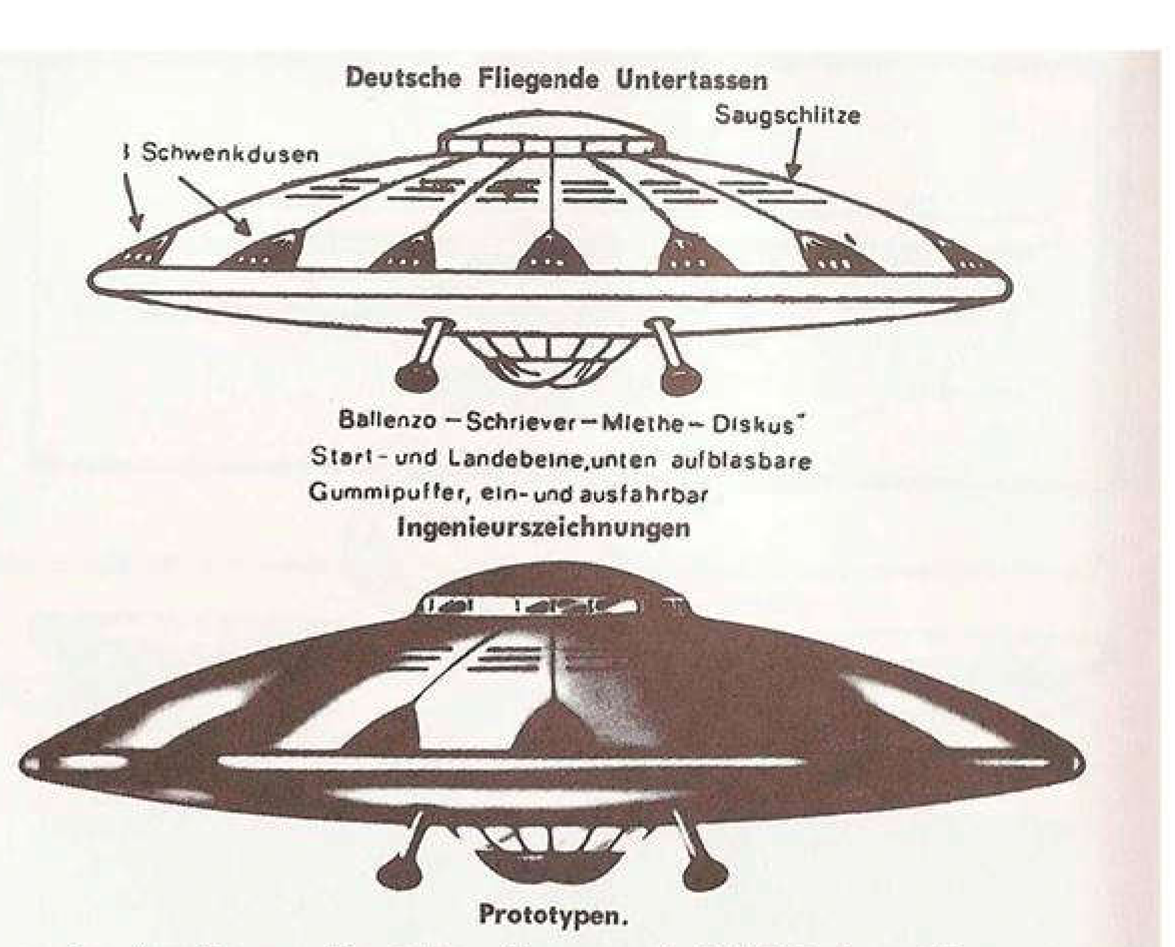


1969: A single object in Goias, Brazil.

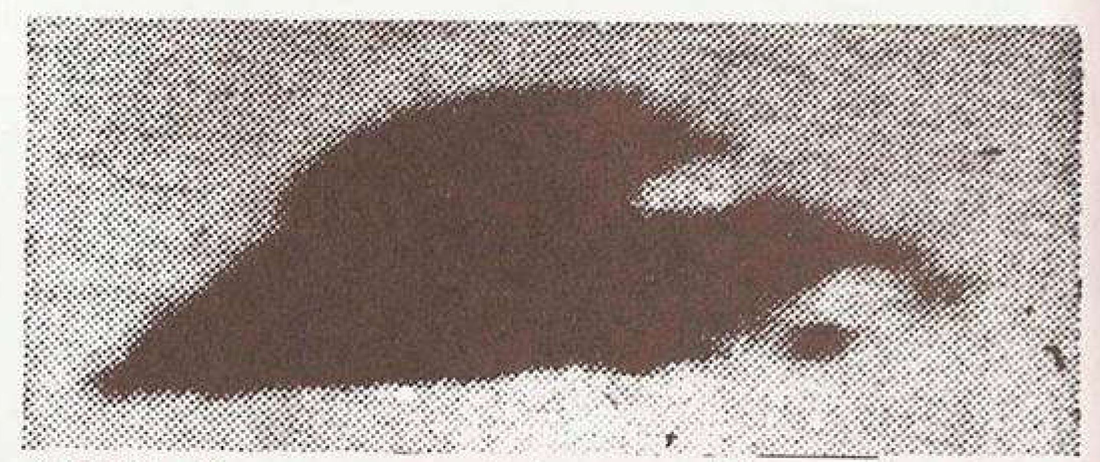


1973: In the Rimac valley near Lima, Peru.

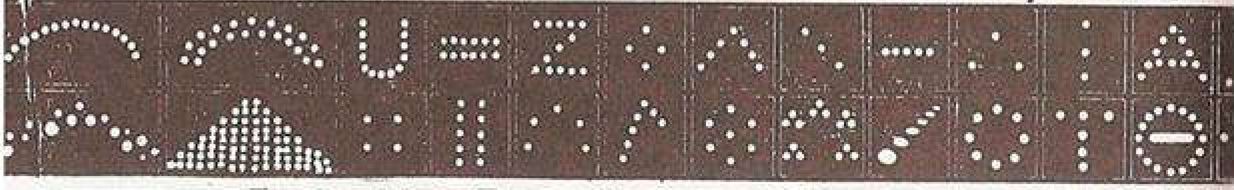
Man vergleiche die von Amateuren in vielen Ländern gemachten Aufnahmen von U.F.O.'s mit den deutschen Geheimwaffen. Passen sie nicht zusammen? Man denke an 30 Jahre Weiterentwicklung.



von den Amerikanern „Kraut-Meteor" genannt, als sie bei Nachtangriffen auftauchten.



1951: Over a mountain near Riverside, Calif.



Beobachtete Formationen und Flugordnungen
bei UFO's, die in größeren Kolonnen einflogen

U.S. and British Scientists Baffled After . . .

Mysterious X-Rays From Earth Blast Right Through an Orbiting Space Satellite

U.S. and British scientists are baffled by mysterious X-rays that shot out from earth and were powerful enough to pass right through an orbiting space satellite.

"I have no explanation for them. I find it intriguing — just one more thing we don't understand," said Dr. Walter Lewin, professor of physics at Massachusetts Institute of Technology (MIT).

The strange X-rays suddenly appeared last October 28 and continued in strong, rapid bursts until they disappeared last December 31.

They penetrated, but did not damage, the satellite SAS3 launched by NASA and monitored by Dr. Lewin and an MIT team.

"These peculiar X-ray blasts

mingham University, England, who heads a British team working with Ariel 5 told The ENQUIRER:

"We detected seven of these (X-ray) bursts over the South Atlantic and Pacific. They were very large and quite distinctive — we have seen nothing like this before during our 2½ years of observing Ariel 5. We have not been able to say definitely what they are."

If the X-rays had come from some natural phenomenon in space, other satellites would have recorded them, said Dr. Lewin.

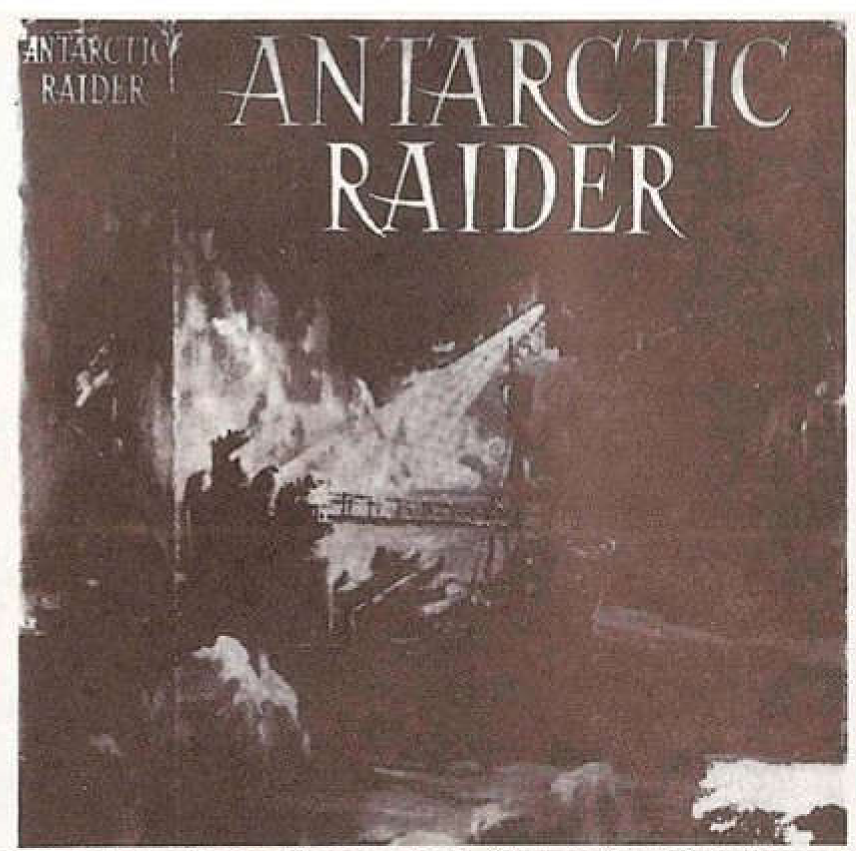
Nuclear bomb tests have been ruled out as a source and so has increased solar activity.

Und hier noch "der letzte Beweis"! Amerikanische und englische Wissenschaftler erklärten ihr "Erstaunen und große Überraschung" über mysteriöse Röntgenstrahlen die von 28. Oktober 1977 bis 31. Dezember 1977 unsere Satelliten erst erfaßten und dann von allen Seiten durchleuchteten. Wir haben keine Erklärung "wo oder was solch starke Röntgenstrahlen produzieren könnte die auf solche Entfernungen ein Objekt von der Größe eines Satteliten durchleuchten kann."

"Wenn die Röntgenstrahlen aus dem All kämen, hätten andere Satelliten es auch 'recorded'," erklärte Professor Dr. Walter Lewin, Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Die Röntgenstrahlen kamen von irgendwo im Süd-Atlantik, zwischen Brasilien und Afrika und im Süd Pazifik. Wir überlassen es dem Leser auf einem Atlas nachzuforschen "was dort drunten" ist!

Ein Frage wirft sich auf, könnten es die schon 1940-45 von Hitler geplanten Super-Geheimwaffen sein?



In dem in England erschienen Buch "Antarctic Raider" von W.R.D. McLaughlin, wird die Rolle der deutschen Kriegsmarine beschrieben, die während des ganzen Krieges in antarktischen Gewässern Alliierte Kriegsschiffe angriffen. Das Titelbild spricht Bände.



Hans Ulrich Rudel, der deutsche Fliegerheld, auf Besuch bei Adolf Hitler gegen Ende des Krieges. Dönitz ist neben Göring rechts im Bilde zu sehen. Rudel arbeitete später in Argentinien an Düsenjägern für Juan Peron. Er besuchte "Freunde und Kameraden" in über 80 Südamerikareisen seit Kriegsende.

Was war der Grund dieser Besprechung? — wurde der von Dr. Michael Bar-Zohar erwähnte Plan, damals besprochen?

Die häßlichen Deutschen:

Ein schockierendes, empörendes Dokument über die Verteufelung der Deutschen auf aller Welt. Hier ist endlich der Beweis wie eine ganze Welt seit Jahrzehnten aufgehetzt und aufgestachelt wird gegen das deutsche Element in der Welt. Es trifft Deutsch-Österreicher und Deutsch-Schweizer genauso wie Vorkriegs- und Nachkriegsdeutsche in gleicher furchtbarer Weise. Es ist ein deutsches Schicksalsband, denn wenn die Propagandalügen nicht bald abgebaut und energisch vor allen deutschsprachigen Menschen widerlegt werden, dann werden die Ausländer bald weniger deutsche Waren kaufen, der Export wird fallen, und die Armut wird in Deutschland einziehen mit Hunger und Not. Die Anti-Deutschen Hetze sind für Deutschland die größte Gefahr.

Über 160 Seiten. Über 200 Photos, Zeichnungen, Dokumente.
DM 20.00 + DM 2.00 Luftpost
Dieses Buch gehört in jede deutsche Hand. **ENDLICH DIE WAHRHEIT!**





Einige Auszüge aus dem Buch:

Weitere Neuerscheinung

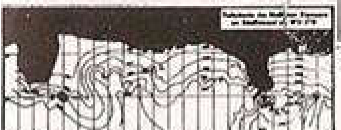
Hitler am Südpol:

Ein sensationelles Buch über eines der best gehüteten Geheimnisse des II. Weltkrieges. Ein abenteuerliches Unternehmen, gefahrenvoll und mitreißend, von deutschem Forschergeist und deutscher Leistung.
Ein Tatsachenbericht, reichbebildert und dokumentiert mit vielen Photos und noch mehr Karten, von Deutschlands Antarktik Expedition 1938 - 39. Es bewelst, daß Deutschland noch heute Anspruch auf beinahe 600 000 qkm Antarktischen Gebietes, vielleicht reich an Kohle, ÖL, Naturgas und vor allen Dingen Fisch.
160 Seiten, 50 Photos, 25 Karten.
DM 20.00 + DM 2.00 Luftpost.









Titelseite, Lese- und Bildproben.





U.F.O.- Fliegende Untertassen - Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches? DM 15.00.

U.F.O. — Fliegende Untertassen — Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches?

Dieses Buch, das bereits fünf Auflagen in englischer Sprache in Amerika erreicht hat, ist jetzt in zweiter Auflage in deutscher Sprache erhältlich. Es hat besonders bei der Jugend sehr großen Anklang gefunden, so mancher langhaarige Rebell hat über dieses Buch zu seinem Volk zurückgefunden.




German U.F.O. being serviced. Conventional propulsion system.

Des Rätsels Lösung ist dokumentiert mit soliden Beweisen, Zeichnungen und vielen Photos vom Autor selbst der in Südamerika lebt.
Lesen sie wie die Deutschen 1938 - 39 in einer geheimen Expedition nach der Antartik über 600 000 qkm Land für Deutschland beanspruchten und erforschten. Wie deutsche Flugboote damals eisfreie Inseln und beinahe tropisch warme Löcher bis zu 450 km Durchmesser in den eisigen Weiten der Antartik entdeckten. Wurden geheime Basen etabliert? Für welchen Zweck? Wurden sie erweitert während des Krieges?
Stimmt es, daß eine riesiger Geleitzug deutscher U-Boote der E-Klasse, Operationsradius 30 000 km von Kristiansund und Norwegen am 8. Mai 1945 auslief? Wurde dieser Geleitzug von einer Alliierten Streitmacht angegriffen, die mit, bis heute unbekannten deutschen Geheimwaffen total und restlos vernichtet wurde? Wer und was war an Bord?
Wurden Wernher von Braun und seine konventionellen Raketenbauer absichtlich den Amerikanern und Russen in die Hände gespielt um sie auf eine falsche Fährte zu lenken? Wurde damit das Geheimnis des größten Durchbruches in der Waffentechnologie dieses Jahrhunderts gewahrt?
Wann bemerkten die Alliierten, daß das letzte Battalion von Elitetruppen und des Reiches genialste Erfinder und hochqualifizierteste Techniker entkommen waren?
Wurde der amerikanische Admiral Byrd 1947 mit 40 Schiffen und 4000 Soldaten wirklich nach der Antartik beordert um diesen letzten Stützpunkt des Dritten Reiches auszuräuchern? Warum verließ die Byrd Expedition unverrichteter Dinge, fluchtartig die Antartik? Wurde Byrd nach seiner Rückkehr ins Irrenhaus gesteckt? Warum? Was sah er? Was berichtete er?
Überflogen die Deutschen, von Südamerika aus, mit ihren Geheimwaffen das Capitol in Washington in 1951? Um die amerikanische Regierung, die machtlos dagegen war, einzuschüchtern?
Wo sind die U.F.O.'s jetzt? Wie sehen sie aus? Wie funktionieren sie? Diese und viele andere aufregende Fragen beantwortet und dokumentiert der Autor oft mit Hitler's eigenen Worten, mit Berichten von Geheimkonferenzen und Privatgesprächen mit dessen engsten Vertrauten. Dieses Buch ist unbedingt eines der interressantesten und fesselnsten Dokumente jener traumatischen Tage und unserer heutigen Zeit.

213 Fotografien und Bilder
24 Ingenieurszeichnungen
und grafische Illustrationen

7 Karten von U.F.O. Basen, etc.

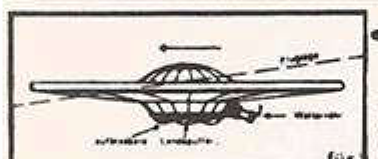
23 Fotokopierte Auszüge aus Schriften und Dokumenten hauptsächlich des Auslandes.
Viele bisher noch nie in Deutschland veröffentlicht.

UFO's Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches?

Ein Bildband über die letzte Geheimwaffe des Deutschen Reiches.
160 Seiten.
Größe 20.5 cm x 13.5 cm

Lieferung nur gegen Vorkasse.
Wenn Bargeld der Bestellung beiliegt, dann bitte per Einschreiben.
Deutsches Geld wird gerne angenommen.
DM 15.00 pro Stück, einschließlich LUFTPOSTZUSENDUNG!
DM 2.00 extra für Einschreiben falls erwünscht.



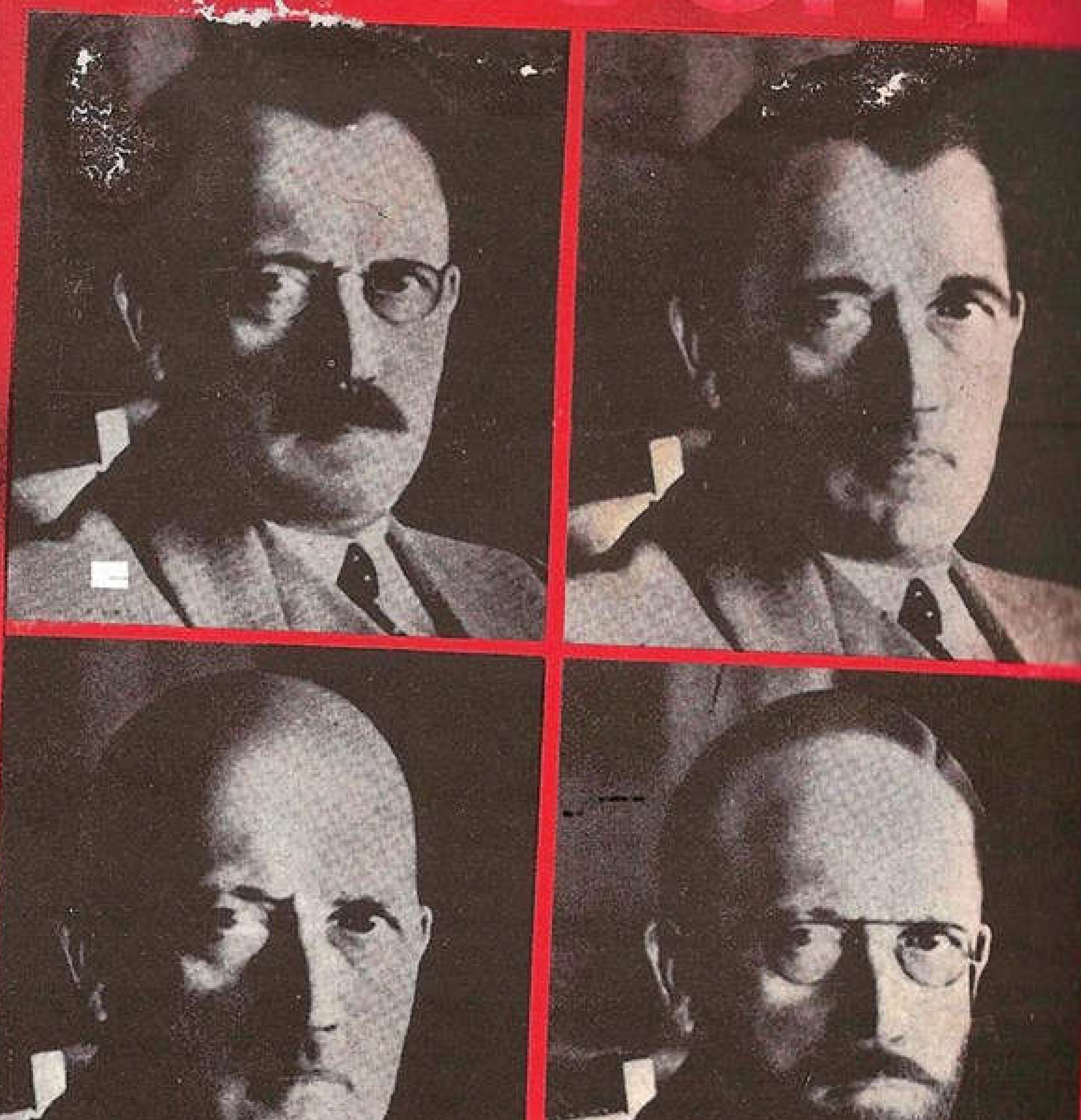


Zeichnung einer vom Deutschen Reich bereits erfolgreich getesteten fliegenden "Scheibe" 14. Februar, 1945.

SAMISDAT PUBLISHERS LTD.
206 CARLTON STREET
TORONTO, ONTARIO
M5A 2L1

für **Samisdat Publishers Ltd.** Postscheckamt
Postscheckkonto Nr.
1133 53—703 STUTTGART

GESUCHT



These four pictures, all made from the basic portrait of Hitler at left, show just a few of the possible disguises Hitler could have used to make good his escape. Subtle hairline and mustache alterations change facial appearance; only the eyes cannot be changed.

WANTED